

(1)

(N° 197.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 MAI 1876.

Conventions relatives au canal de Gand à Terneuzen et aux chemins de fer
Liégeois - Limbourgeois (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le Gouvernement, dans la séance de la Chambre du 11 décembre 1874, a soumis à votre approbation une convention conclue entre la Belgique et les Pays-Bas pour l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen.

L'objet de cette convention et les circonstances qui l'ont amenée, sont indiqués dans l'Exposé des Motifs qui y est joint.

En sollicitant, y est-il dit, à deux reprises déjà, des Chambres législatives les crédits nécessaires à l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen, le Gouvernement a fait remarquer que cette voie navigable étant internationale, les travaux à exécuter sur la section néerlandaise nécessiteront l'assentiment préalable du Gouvernement des Pays-Bas.

Un avant-projet d'ensemble des travaux fut dressé par les fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées dans la Flandre occidentale, et soumis à l'examen d'une commission instituée par les soins des deux Gouvernements. Cette commission termina ses travaux au mois de juin dernier et la convention qu'elle avait préparée fut approuvée au moyen d'un acte diplomatique conclu le 2 septembre dernier par les plénipotentiaires belges et néerlandais.

C'est cette convention que le Gouvernement a l'honneur de soumettre aux délibérations des Chambres législatives.

(1) Projet de loi, n° 43 (session de 1873-1874) et n° 176.

(2) La section centrale, présidée par M. THIBAUT, était composée de MM. SMOLDERS, SABATIER, DE LEHAYE, VERBRUGHEN, T'SERSTEVENS et KERVYN DE VOLKAERSBERG.

La partie technique de la convention, celle concernant les travaux à exécuter, n'a provoqué dans les sections de la Chambre aucune observation de quelque importance; seulement dans la 5^{me} section, un membre a demandé que le canal soit approfondi de telle façon qu'il puisse être alimenté à haute marée par les eaux du bas Escaut et que les sas entre Gand et Terneuzen puissent être supprimés.

Cette demande était dictée par la crainte que l'alimentation du canal par l'Escaut, à la hauteur de Gand, n'eût pour résultat de diminuer le courant et le flot devant Anvers.

Il n'en a pas été de même de la disposition de la convention qui détermine la condition à laquelle le Gouvernement des Pays-Bas subordonne son adhésion et son concours à la partie des travaux qui doivent être exécutés sur le territoire néerlandais.

L'article 11 de la convention porte :

Le Gouvernement belge s'engage à appliquer, sur toutes les voies ferrées qu'il exploite, tous les tarifs différentiels d'exportation, d'importation ou de transit en vigueur ou qui pourraient être décrétés dans l'avenir en faveur des transports provenant des ports belges les plus favorisés ou ayant ces ports pour destination, aux transports provenant du port de Terneuzen ou ayant ce port pour destination.

Cette disposition, qui assimile le port de Terneuzen aux ports belges les plus favorisés, en matière de tarifs différentiels d'exportation, d'importation et de transit, a semblé à la deuxième section consacrer, au profit d'un port étranger, des avantages qui pourraient tourner au détriment du commerce national. Elle a chargé son rapporteur de demander en section centrale certains renseignements qui sont indiqués plus loin, et a rejeté la convention par une voix et deux abstentions.

Toutes les autres sections ont approuvé le traité.

La section centrale, dans sa première séance, après l'échange de quelques observations, et voulant déférer à la demande de la deuxième section, a décidé de poser au Gouvernement diverses questions que nous faisons suivre en les mettant en regard des réponses qui y ont été données.

QUESTIONS.

1° Quels sont les traifs, tant ordinaires que spéciaux, pour l'importation et le transit de Liège à Terneuzen, et de Charleroi à Terneuzen, pour les articles fers et verres à vitre? Même renseignement pour les transports de Liège et de Malines à Ostende, à Gand et à Anvers?

RÉPONSES.

Terneuzen et son port son mis en relation avec les chemins de fer belges par les lignes de Gand à Terneuzen et de Malines à Terneuzen. La première a été concédée le 26 avril 1864, et livrée à l'exploitation le 1^{er} avril 1869.

La seconde, concédée une première fois en deux parties, le 21 avril 1865 et le 10 septembre 1864, l'a été de nouveau le 16 juin 1868, et elle a été livrée à l'exploitation sur toute son étendue le 28 août 1871.

Dès l'ouverture de la ligne de Gand à Terneuzen, le Gouvernement a eu à examiner sous

QUESTIONS.

RÉPONSES.

quel régime il convenait de la placer au point de vue des tarifs communs pour les transports de marchandises. Y avait-il lieu de lui appliquer les tarifs internationaux ou d'établir des relations de service mixte sur une base analogue à celle des conventions en vigueur en Belgique ?

Il semblait naturel d'appliquer à un port étranger la règle des tarifs internationaux.

Mais quant aux marchandises, ces tarifs sont établis d'après des classifications plus favorables que les tarifs mixtes, et il s'en serait suivi que, dans beaucoup de cas, les prix à égale distance eussent été moindres entre Terneuzen et la Belgique qu'entre les ports et les stations belges.

Le Ministre des Travaux publics d'alors, M. Jamar, jugea par suite préférable d'assimiler la section néerlandaise du chemin de fer de Gand à Terneuzen aux chemins de fer belges, et s'il lui accordait ainsi un certain avantage, quant à l'application des barèmes, il se mettait en mesure de refuser les avantages plus grands des classifications internationales pour les relations des stations néerlandaises avec les stations belges (1).

La même mesure a été appliquée, depuis le 25 décembre 1874, au chemin de fer de Malines à Terneuzen, et la convention ne lui assure à ce sujet aucun avantage nouveau.

Bien loin, comme on l'a dit, de donner à la Compagnie concessionnaire « le droit de réclamer un tarif international avec la Belgique, » sous le bénéfice des classifications les plus favorables des divers tarifs internationaux déjà en vigueur, » la convention est absolument exclusive de semblable droit et le port de Terneuzen ne peut en aucun cas se trouver dans une position plus favorable qu'un port belge.

La convention n'assure même à la voie de Terneuzen les mêmes avantages de tarifs qu'aux ports belges, que sur les lignes exploitées par l'État.

La Compagnie de Malines à Terneuzen a réclamé dès l'origine l'application sur son réseau des tarifs spéciaux en vigueur sur les lignes de l'État belge; elle se fondait et sur les engagements qu'elle prétendait avoir été pris vis-à-vis

(1) Ce tarif mixte, mis en vigueur le 29 avril 1869, a été depuis dénoncé par la Société d'exploitation, qui ne le trouvait pas assez rémunérateur.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

d'elle par le Ministre des Travaux publics et sur les stipulations de la convention du 9 décembre 1867. Ces réclamations étaient soutenues à ce dernier point de vue par le Gouvernement néerlandais, et celui-ci a fait de leur admission une condition de son adhésion à la modification du canal, si vivement désirée par la ville de Gand.

Les tarifs spéciaux, dont les transports effectués par la voie de Terneuzen jouiraient désormais en vertu de la convention, sont les suivants :

Tarif spécial n° 1, pour l'exportation des charbons;

Tarif spécial n° 2, d'exportation pour les verres à vitres et certains produits métallurgiques;

Tarif spécial n° 3, d'importation pour la blende, la calamine, les minerais de plomb et le sulfate de soude, et d'exportation quant à divers produits métallurgiques.

Les tarifs spéciaux n° 1 et 3 ont été rendus applicables à Terneuzen, respectivement depuis le 10 mars 1873 et le 1^{er} septembre 1872.

Quant au tarif n° 2, en voici l'effet pour les transports vers Liège et Charleroi :

VILLES.	TERNEUZEN.		ANVERS.		GAND.		OSTENDE.	
	Tarif		Tarif		Tarif		Tarif	
	ordinaire.	d'exportation.	ordinaire.	d'exportation.	ordinaire.	d'exportation.	ordinaire.	d'exportation.
Liège . . .	9 70	7 10	8 80	6 65	9 30	7 00	10 80	7 65
Charleroi.	9 40	6 95	8 40	6 45	8 20	6 55	9 90	7 20
Malines . .	0	0	5 05	5 05	5 30	4 60	8 80	6 65

La voie de Terneuzen jouirait en outre des tarifs de transit, pour les marchandises expédiées au delà de ce port ou y arrivant pour une destination autre que la Belgique.

2° Le chemin de fer de Malines à Terneuzen accepte-t-il pour les exportations, les importations et le transit, le tarif adopté par l'État?

3° La correspondance échangée entre le Gouvernement néerlandais et le Gouvernement belge peut-elle être communiquée?

Le chemin de fer de Malines à Terneuzen a admis sans exception les tarifs d'importation, d'exportation et de transit adoptés par l'État pour les ports belges.

5° La correspondance échangée entre le Gouvernement néerlandais et le Gouvernement belge est communiquée.

QUESTIONS.

4° Les Chambres de commerce ont-elles été consultées?

5° Les avantages accordés par l'article 11 de la convention au port de Terneuzen n'annihilent-ils pas ceux que l'on espère retirer des dépenses à faire pour l'approfondissement du canal de Gand à Terneuzen?

6° Les travaux d'approfondissement du canal ne pourraient-ils pas être conçus de manière à alimenter le canal par les eaux de Terneuzen et à sauvegarder ainsi les intérêts d'Anvers?

7° Les avantages accordés au port de Terneuzen en matière de tarifs ne pourront-ils être réclamés par les ports des autres pays qui se sont assurés par traités de commerce les conditions de la nation la plus favorisée?

RÉPONSES.

4° Les Chambres de commerce de Gand, St-Nicolas, Liège et Verviers ont exprimé à diverses reprises une opinion favorable à la convention. Celle de Charleroi, sans attendre le vote de la loi, a demandé qu'elle fût provisoirement appliquée.

5° Le Gouvernement ne croit en aucune façon que Terneuzen en soit appelé à rendre le port de Gand inutile, et telle est l'opinion de la ville et de l'arrondissement de Gand. L'importance des avantages accordés à la ligne de Terneuzen a été exagérée et l'application, de plus en plus étendue des principes de la liberté commerciale sagement entendue, ne peut qu'en restreindre l'importance.

6° Il serait possible d'alimenter le canal de Gand à Terneuzen au moyen des eaux de l'Escaut à Terneuzen, soit en les y amenant à l'aide de machines élévatoires, soit au moyen d'un approfondissement suffisant.

On s'est préoccupé de cette idée, mais on l'a abandonnée parce que les eaux de l'Escaut maritime étant saumâtres, leur introduction dans le canal de Gand à Terneuzen et dans ceux qui en forment les défluent, présenterait des inconvénients sérieux et multiples.

Les eaux de ces canaux sont utilisées par les populations riveraines pour leurs besoins domestiques et leurs industries.

Elles servent aussi à irriguer les prairies et à abreuver le bétail. Elles deviendraient impropres à ces différents usages, si l'alimentation avait lieu au moyen des eaux de l'Escaut maritime.

De plus les eaux saumâtres, en traversant, par filtration, les digues des canaux, imbiberaient le sol des localités riveraines, nuiraient aux terres arables et aux prairies et altéreraient les eaux potables.

Des intérêts nombreux et importants commandent donc de renoncer à un projet auquel, du reste, l'administration néerlandaise s'est montrée hostile.

7° Les traités que nous avons avec d'autres pays ne donnent pas à ceux-ci le droit de réclamer les avantages de la nature de ceux accordés au port de Terneuzen.

A peine la Chambre fut-elle saisie de l'examen de la convention, qu'une opposition très-vive se manifesta au sein du conseil communal de notre métropole commerciale contre la stipulation de l'article 11 du traité.

Dans un exposé sur la situation faite au port d'Anvers par la convention du 4 juin 1874, exposé présenté au conseil communal le 9 mars 1875, le collège des bourgmestre et échevins n'hésite pas, dit-il, à affirmer, sans crainte d'être taxée d'exagération, qu'il s'est présenté peu de questions aussi graves au point de vue de la prospérité générale du pays que celle que soulève l'article 11.

Il est évident à ses yeux qu'une convention qui a pour effet d'assimiler un port étranger, situé comme celui de Terneuzen à peu de distance de nos frontières, aux ports belges les plus favorisés au point de vue des tarifs de chemins de fer, doit inévitablement tendre à détourner le commerce d'importation, d'exportation ainsi que le transit des ports belges au profit d'un port étranger, et que cet inconvénient deviendra de plus en plus sensible au fur et à mesure que le port de Terneuzen améliorera et étendra ses installations maritimes; ce qui ne pourra manquer d'arriver du moment que ce port, relié au réseau des chemins de fer européens et jouissant des tarifs les plus favorables sur les lignes belges, sera mis à même de lutter avec avantage contre les ports nationaux.

Il n'hésite pas à dire, ajoute-t-il en finissant, que, tenant compte du trafic de transit qui tend à devenir la base du mouvement commercial d'Anvers, ce port est menacé de perdre la moitié de son commerce d'importation, soit un million de tonnes de marchandises, si l'article 11 de la convention venait à être adopté.

La Société commerciale, industrielle et maritime d'Anvers joignit sa voix à celle du collège échevinal et du conseil communal pour protester contre l'article 11 de la convention.

Dans une pétition qu'elle adressa à la Chambre sous la date du 10 mars 1875, elle fit ressortir les avantages dont jouiraient les importations et les exportations par Terneuzen, comparativement à celles qui se feraient par le port d'Anvers. D'après elle (c'est un point sur lequel elle appuyait particulièrement) l'adoption de l'article 11 aurait pour résultat non-seulement d'assurer à la Compagnie des chemins de fer de Malines à Terneuzen le bénéfice des tarifs spéciaux d'importation, d'exportation et de transit, mais encore le droit de réclamer un tarif international sous le bénéfice des classifications les plus favorables des divers tarifs internationaux déjà en vigueur. Il arriverait de cette manière que presque toutes les marchandises d'importation étrangère seraient transportées, par chemin de fer de Terneuzen vers les différents points de Belgique, à des prix notablement inférieurs à ceux payés pour les mêmes marchandises importées par Anvers, alors que la distance à parcourir est plus grande pour Terneuzen que pour Anvers.

C'est ainsi que, selon ses calculs, 10,000 kilos de laine transportés de Verviers à Terneuzen coûteraient 27 francs de moins que s'ils étaient expédiés sur Anvers : les armes, de Liège à Terneuzen, payeraient fr. 7 50 c^s de moins par wagon que de Liège à Anvers, et les cafés, 12 francs de moins. Sur un wagon de riz expédié sur Charleroi, la différence serait inférieure de Terneuzen de fr. 28 50 c^s. Les céréales, graines, potasses, sels de soude, etc., pourraient

être expédiés de Terneuzen à Jemmapes à fr. 29 50^{cs} par wagon de différence sur Anvers.

A son tour, la Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers s'occupa de la question et, se faisant l'interprète des plaintes des négociants de cette place, s'adressa à la Législature par une pétition datée du 15 du même mois de mars.

Elle y fit remarquer qu'insérée dans une convention internationale, la faveur accordée au port de Terneuzen prenait un caractère de stabilité qui ne permettrait plus de la retirer sans le consentement commun des parties contractantes. Elle ajouta que la Belgique, prenant à sa charge toute la dépense des travaux à exécuter aussi bien sur le territoire hollandais que sur son propre territoire, s'imposait d'assez grands sacrifices pour une œuvre qui, en définitive, devait profiter aussi bien au port de Terneuzen qu'à celui de Gand.

Le mouvement d'opposition parti d'Anvers se propagea bientôt au dehors.

Par deux pétitions datées du 5 et 10 avril 1875, 125 habitants ainsi que le Conseil communal de Boom sollicitèrent de la Chambre le rejet du même article.

Même demande de 215 habitants des communes de Rumpst, Terhaegen, Willebroeck et Niel, voisines d'Anvers.

Il s'étendit même à des localités plus éloignées.

Dans une lettre adressée à M. le Ministre des Affaires Étrangères le 8 avril de la même année, la Chambre de commerce d'Ostende, après avoir insisté sur la nécessité d'améliorer le port de cette ville et de le doter d'installations plus complètes et mieux appropriées, critiqua vivement l'article 11 de la convention du 2 septembre, se plaignit des avantages que cet article accordait à une localité étrangère, déjà favorisée par sa situation naturelle, au grand préjudice des ports belges, et proposa, pour réduire à néant, ainsi qu'elle le disait, *la question de Terneuzen et mettre au comble les vœux de tous*, d'améliorer le port d'Ostende, et d'élargir, de redresser et d'approfondir les deux canaux de Gand à Bruges et de Bruges à Ostende, de manière à permettre aux plus gros navires d'atteindre facilement ces deux premiers ports.

C'est dans le même sens que se prononça le conseil communal de Bruges, en transmettant à la Chambre les vœux de près de 200 habitants, négociants et industriels de cette ville. L'administration communale fit remarquer à cette occasion que l'idée de relier Gand à la mer par Bruges et Ostende, au moyen d'un canal de grande navigation, n'était pas nouvelle; que passé vingt-cinq ans, la loi du 20 décembre 1851 avait destiné à cet objet un crédit de 1,000,000 de francs, mais que malheureusement cette somme avait été dépensée à des demi-mesures aussi onéreuses qu'inefficaces.

Les craintes exprimées par la ville et le commerce d'Anvers furent partagées par le conseil communal de Louvain qui, dans sa séance du 16 avril, adopta les conclusions d'un rapport qui lui avait été présenté par le collège chevinal. Ces conclusions tendaient : 1^o à l'extension au port de Louvain des tarifs spéciaux de transit en vigueur pour Anvers, Ostende et Gand (1); 2^o au rejet de la convention du 24 février 1874, tout au moins de l'article

(1) Il a depuis été satisfait à cette demande.

11 de ce traité ; 5° à la présentation d'un projet de loi dotant chacune des villes de Gand, Bruges, Bruxelles et Louvain, d'un canal maritime à grande section, reliant les deux premières villes directement à la mer du Nord, les deux dernières directement à l'Escaut par Malines.

Il est assez naturel que les défenseurs légaux des intérêts commerciaux et industriels de la ville de Gand ne restassent pas spectateurs impassibles d'un mouvement qui pouvait compromettre l'achèvement d'un travail qui avait été sollicité depuis de longues années et auquel ils attachaient la plus haute importance. Par une pétition en date du 21 avril 1875, l'administration communale de Gand, d'accord avec la chambre de commerce et appuyée par le cercle commercial et industriel de la même ville, demanda : 1° que le Gouvernement repoussât toute proposition ayant pour objet l'étude d'un canal à grande section de Gand à la mer, en remplacement de celui de Terneuzen ; 2° qu'il fit tous ses efforts pour faire approuver le plutôt possible par la Législature la convention du 24 février 1874. Elle disait en substance que l'on exagérait les avantages que la convention assure au port de Terneuzen et les conséquences qui devaient en résulter pour nos ports nationaux ; que ce n'est pas au moment où l'on allait mettre la dernière main aux travaux entrepris pour l'amélioration du canal de Terneuzen, que l'on pouvait songer à laisser cette œuvre inachevée et se résigner à perdre le fruit des millions qu'elle avait coûtés ; que l'idée de remplacer le canal de Terneuzen par une communication directe de Gand avec la mer du Nord à Heyst ou à Ostende était chimérique ; que des études faites autrefois et l'expérience acquise prouvaient qu'on rencontrerait des difficultés en quelque sorte insurmontables pour maintenir à profondeur l'entrée d'un port sur une côte basse et sablonneuse ; que d'ailleurs l'alimentation du canal préconisé ne pourrait se faire qu'au détriment de l'Escaut et constituerait pour le port d'Anvers un danger autrement sérieux que celui à craindre de la concurrence de Terneuzen.

Le conseil provincial de la Flandre orientale, dans sa session ordinaire du mois de juillet, se joignit à l'administration communale de Gand pour prier instamment la Chambre de ratifier la convention. Le conseil communal de la ville de St-Nicolas suivit l'exemple donné, et, dans une pétition adressée à la Chambre le 19 mai 1875, il fit remarquer que l'article 11 de la convention n'était en définitive que l'application du principe, universellement admis, de l'uniformité des tarifs pour les transports par voies ferrées, sans distinction de nationalité ou de provenance ; que vouloir réserver au port d'Anvers le privilège exclusif des tarifs spéciaux, c'était constituer au profit de ce port un véritable régime protecteur en opposition avec notre politique commerciale, et assurer la ruine du chemin de fer de Malines à Terneuzen.

Nos centres industriels, Mons, Charleroi, Liège et Verviers, s'émurent à leur tour.

Dans des pétitions successivement adressées à la Chambre, l'association des maîtres de forges de Charleroi, la Société de l'Union commerciale et industrielle de Liège, l'Union des charbonnages, mines et usines métallurgiques de la province de Liège, la commission administrative de la bourse industrielle de Liège et l'association houillère du couchant de Mons, se prononcèrent en faveur de l'application des tarifs spéciaux de transport au port de

Terneuzen, les unes d'une manière absolue, les autres avec certaines réserves. Ces dernières, tout en approuvant l'extension donnée à ces tarifs, tout en reconnaissant les grands avantages qui devaient en résulter pour l'industrie belge, appelèrent l'attention de la Chambre sur le caractère perpétuel et irrévocable de la stipulation de l'article 11. Elles eussent désiré qu'en vue des éventualités qui pourraient se produire plus tard, mais qu'il était difficile de définir dès à présent, le Gouvernement ne se fût lié que pour un temps limité et eût conservé pour l'avenir toute sa liberté d'action.

Elles attribuaient du reste la préférence que certaines industries du pays accordent dès à présent à Terneuzen, pour leurs expéditions, bien plus aux frais plus considérables que ces expéditions entraînent à Anvers, qu'aux faveurs de tarif dont Terneuzen jouit, et elles exprimaient la conviction que si la ville d'Anvers parvenait à réduire ces frais, sa situation plus rapprochée des centres de production et de consommation, l'importance de ses maisons de commerce et ses relations étrangères depuis longtemps établies, lui permettraient de soutenir victorieusement la concurrence de Terneuzen.

Ajoutons pour être complet dans l'exposé des incidents qui se rattachent à la convention hollando-belge, qu'au milieu de cette avalanche de pétitions qui arrivèrent à la Chambre, la question de l'établissement d'une communication directe de Gand à la mer, tombée dans l'oubli depuis quelque temps, fut reprise de nouveau et donna lieu à différentes publications.

Un conseiller communal de Blankenberghe, M. Koukelberge, prit la plume pour démontrer non-seulement que l'exécution d'un semblable travail est possible, mais que de tous les points du littoral belge, Blankenberghe est celui qui, par sa situation topographique, est le plus favorable à la création d'un port nouveau.

M. de Maere-Limnander, membre de l'institut royal des ingénieurs de Delft, ancien Représentant et ancien échevin commissaire des travaux de la ville de Gand, qui avait déjà traité la question à l'époque où il remplissait cette dernière fonction, rentra dans la lice et publia successivement deux brochures fort intéressantes, la première sous le titre : *Avant-projet d'un canal maritime à grande section de Gand à la mer avec embranchement sur Bruges*; la seconde : *Du port de Heyst et du canal maritime de Gand avec embranchement sur Bruges*.

Une troisième publication fut l'œuvre de M. le capitaine Em. Verstraete. L'auteur, dans la prévision que les services accélérés, dépêches, voyageurs et petit colis, ainsi que le trafic de grand et petit cabotage se détourneront bientôt d'Anvers pour prendre la route de Flessinghe et de Calais, voudrait créer sur nos côtes un vaste port de commerce à opposer à ces deux localités, et recommande comme l'endroit le mieux situé la rade de Breedene à l'est d'Ostende.

Enfin une dernière publication, ayant pour auteur M. Cambrelin, major d'état-major, vit le jour sous le titre : *Port de Nieuw-Antwerpen près de Heyst et son raccordement, par canaux et railways, avec Bruges, Éccloo, Gand, Termonde, Bruxelles, Malines, Louvain, Aerschot ainsi qu'avec l'Allemagne*.

L'auteur, persuadé que le port d'Anvers ne pourra pas soutenir la lutte que lui prépare le port de Flessinghe, et que dans cette lutte qui, d'après

lui, sera de courte durée, Anvers est destiné à succomber inévitablement, voudrait que dès à présent on songeât à procurer au commerce anversoïis un autre port vaste et bien outillé sur un autre point favorable de notre littoral, et il s'attache à démontrer que le seul endroit de notre côté qui présente des conditions positives et certaines de viabilité pour une semblable entreprise est celui de Heyst.

Il propose, en conséquence : 1° de détourner l'Escaut à partir de Gand pour le mener dans la mer du Nord à Heyst; 2° de créer à Heyst un vaste port de commerce avec toutes ses dépendances; 3° de rattacher ce port, tant avec les villes de l'intérieur qu'avec l'Allemagne, d'approfondir à cet effet la section du canal de Bruges à Oostkerke ainsi que le canal de Louvain à Malines et celui de Bruxelles à Willebroeck et de creuser un canal direct de Malines à Gand par Termonde.

Au milieu de ces controverses et de ces aspirations contradictoires, la section centrale, comprenant l'impossibilité d'abandonner une œuvre à laquelle tant de millions avaient été sacrifiés déjà, et voyant que les critiques dont le traité était l'objet, portaient surtout sur la durée indéfinie de l'assimilation du port de Terneuzen aux ports belges en matière de tarifs spéciaux, demanda au Gouvernement s'il ne serait pas possible d'arriver à une modification de l'article 11, en ouvrant de nouvelles négociations avec les Pays-Bas.

Le Gouvernement s'y prêta de bonne grâce et fut assez heureux pour y réussir.

Le 9 de ce mois il présenta à la Chambre un projet de loi portant approbation :

1° D'un acte additionnel à la convention conclue avec le Gouvernement des Pays-Bas le 2 septembre 1874;

2° D'une convention conclue le 25 avril 1876, entre les Ministres des Travaux publics et des Finances et la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements;

3° D'une convention conclue les 27 et 28 avril 1876, entre les mêmes Ministres et la Société établie à Utrecht sous la dénomination de *Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État*.

Par le premier de ces actes, la durée de l'avantage concédé au port de Terneuzen par l'article 11 de la convention du 2 septembre 1874 est limitée à quinze années, dans ce sens que le Gouvernement belge se réserve d'en faire cesser l'effet à partir de l'expiration de la quinzième année après l'échange des ratifications de la nouvelle convention, en faisant connaître douze mois d'avance son intention d'user de cette faculté.

Cette modification apportée à la convention primitive a paru à la majorité de la section centrale de nature à lever les difficultés qui s'opposaient à son adoption. La durée limitée et la nature précaire de l'avantage accordé au port de Terneuzen écartent toute raison de craindre que ce port ne s'érige en rival de celui d'Anvers, et toutes les appréhensions que l'article 11 avait fait naître sont ainsi apaisées.

Les autres dispositions de la convention, sauf l'article 12 dont il sera parlé, n'ayant été l'objet d'aucune observation, l'ensemble de la convention primi-

tive de même que l'acte additionnel ont été adoptés par cinq voix contre une.

Le membre de la section centrale qui a émis ce dernier vote a fait remarquer que l'article 12, en réservant, pour une convention ultérieure, l'accord entre les deux gouvernements pour la construction éventuelle d'une nouvelle écluse à Terneuzen et la surélévation de la flottaison dans le bief entre Terneuzen et le Sas de Gand exposait la Belgique à de nouvelles exigences de la part de la Hollande; que mieux eût valu régler ce point dès à présent.

Cette considération n'a pas paru suffisante aux autres membres de la section centrale pour les déterminer à rejeter le traité. Ils ont pensé que si plus tard la nécessité de reconstruire l'écluse de Terneuzen était reconnue, la loyauté ferait un devoir au Gouvernement hollandais de ne pas s'y refuser.

Reste la question de l'approbation des deux conventions conclues, d'une part avec la compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, d'autre part avec la compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais.

L'exposé des motifs qui accompagne le projet de loi portant approbation de ces conventions fait ressortir les avantages évidents qui résulteront de la reprise du réseau des chemins de fer qui en fait l'objet et de son exploitation par l'État.

Il indique, en les justifiant, les conditions auxquelles cette reprise s'effectuera. La section centrale ne peut que s'y référer et, déterminée par les motifs énoncés, elle adopte la proposition du Gouvernement par cinq voix contre une.

Ce dernier vote a été motivé par son auteur par l'impossibilité où il se trouve d'apprécier l'étendue du sacrifice que fait l'État en reprenant des lignes, qui, dans son opinion, sont d'une exploitation assez coûteuse.

La section centrale a donc l'honneur de vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi présenté par le Gouvernement.

Au moment où la transformation du port de Gand en un grand port maritime va recevoir sa consécration définitive, il n'est peut-être pas sans intérêt de rappeler que, depuis plusieurs années, semblable projet existe pour les ports de Bruxelles, de Louvain et de Malines.

La réalisation de ce projet aurait des résultats immenses pour le commerce et l'industrie du pays tout entier. Encouragées par le Gouvernement, les villes directement intéressées ont mis la main à l'œuvre et ont fait faire par des hommes compétents les études préalables à l'exécution de ce grand travail national. Ces études touchent à leur fin, et bientôt leur résultat pourra être soumis à l'examen du Gouvernement.

La Chambre, nous n'en doutons pas, ne refusera pas un accueil bienveillant et sympathique aux propositions qui pourront lui être présentées à cette occasion et qui auront pour but d'étendre notre navigation maritime jusqu'au centre du pays.

Le Rapporteur,
TH. SMOLDERS.

Le Président,
THIBAUT.