
SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 7 FÉVRIER 1923.

Rapport de la Commission de l'Intérieur et de l'Hygiène, chargée d'examiner le Projet de Loi portant annexion d'une partie de la rive gauche de l'Escaut à la province et à la ville d'Anvers.

(Voir les nos 168, 301, 338, 340 (session de 1921-1922); 52, 81 (session de 1922-1923) et les Ann. parl. de la Chambre des Représentants, séances des 13 et 21 décembre 1922; 10 et 11 janvier 1923, et le n° 43 du Sénat.)

Présents : MM. LIGY, président : ASOU, DUFRANE, NERINCKX,
VAN ORMELINGEN, VINCK et RYCKMANS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le 11 janvier dernier, la Chambre des Représentants, par 92 voix contre 20 et 8 abstentions, votait le Projet de Loi portant annexion d'une partie de la rive gauche de l'Escaut à la province et à la ville d'Anvers.

En vertu de ce projet, 3,000 hectares environ avec une population de plus de 11,000 habitants sont détachés de la Flandre et annexés à la province d'Anvers, dont 1,212 hectares avec une population d'environ 2,500 habitants sont annexés à la ville d'Anvers.

La situation à laquelle le Projet de Loi mettra fin, réserve faite quant à l'exécution des travaux de communication entre les deux rives que nous examinons ci-dessous, a fait l'objet de nombreux discours, de rapports, d'études de commissions spéciales, trop longtemps complètement stériles et platoniques.

Dans un discours d'ouverture du Conseil provincial d'Anvers, en 1920, le Gouverneur baron van de Werve et de Schilde, rappelait avec éloquence que c'est un fait unique dans l'histoire économique du monde, que celui d'une ville cantonnant avec obstination, sur une seule des rives du fleuve qui la baigne, le développement progressif de ses habitations, de ses usines et maisons de commerce, de ses monuments et lieux d'agrément, des installations de son port surtout.

Si cette situation, que M. le Ministre de l'Intérieur, comte Carton de Wiart, dans l'Exposé des motifs du 1^{er} juin 1921, qualifiait à son tour d'« anormale et incroyable », a pu perdurer sous les yeux de pouvoirs publics avertis, il faut l'attribuer à trois causes essentielles.

Tout d'abord, nul ne conteste, — et je rends cet hommage aux élus des Flandres qui ont émis un vote hostile au projet qu'ils reconnaissent le fait — que la gestion d'un grand port, comme celui d'Anvers, exige l'homogénéité et l'unité de directives, et ne se conçoit pas dans l'éparpillement des divers services administratifs.

Sans doute, à raison même de ce que le port d'Anvers est un port national, il est évident que ses installations et son développement ne peuvent se concevoir sans la collaboration étroite et constante de l'État et de la ville d'Anvers.

Mais ce qui est possible pour le pouvoir central et une grande ville comme Anvers, ne le serait plus si à côté d'eux de petites communes sans ressources appréciables, sans services techniques, sans police et sans installations, essayaient de participer à cette formidable gestion. On ne conçoit pas dans la situation actuelle, les communes de la rive gauche intervenant dans le service des grues, dans les constructions d'entrepôts ou des cales sèches.

Il s'est fait ainsi qu'au fur et à mesure que les services du port exigeaient des développements, c'est la rive droite seule qui en bénéficiait.

A cet obstacle d'ordre administratif s'en ajoutait un autre résultant de la nature même des terrains de la Tête de Flandre. Sauf le petit promontoire où se trouve blotti le hameau de Sainte-Anne, le territoire est bas, humide et marécageux. Ces milliers d'hectares de polders ont été conquis sur le fleuve, grâce à cette ténacité patiente de notre race, dont le discours du Gouverneur d'Anvers expose clairement l'action et les effets.

Mais il n'en est pas moins vrai que des pâturages plantureux, desservis par des travaux d'eaux savants et compliqués, n'ont pas les qualités de stabilité requises pour la construction de murs de quais, de magasins et d'entrepôts, ni même d'églises, d'écoles ou de maisons de quelque importance.

C'est au comte de Smet de Naeyer que revient l'honneur d'un projet qui mit fin à cette situation.

Il n'avait pas échappé à ce Ministre aux conceptions vastes et hardies, que c'était un non-sens de remonter indéfiniment vers le Nord alors qu'en face à un demi-kilomètre à vol d'oiseau de la tour de la cathédrale, s'étendait des plaines immenses qu'il faudrait bien, un jour ou l'autre, mettre en valeur. Il fit l'acquisition pour l'État d'un millier d'hectares, le polder du Borgerweert, et il y fit déverser le sable des dragages de l'Escaut, avec cette conséquence que près de deux cents hectares déjà sont actuellement exhausés de sept mètres et sont devenus un terrain solide et ferme parfaitement apte à supporter toutes les constructions de la cité nouvelle.

Avec sa grande expérience en matière de travaux publics, M. Anseele a démontré à la Chambre que ce polder, qui a coûté à l'État environ cent millions, en vaut aujourd'hui 150 à 160. Envisageant ensuite la construction d'un tunnel donnant aux terrains non utilisés une plus-value énorme, l'honorable membre de la Chambre laissait entrevoir à ses collègues la possibilité, au moyen de la réalisation intelligente du polder, de couvrir pour une grande part la dépense qu'entraînera la construction du tunnel.

Admettons qu'il y ait dans tout cela des aléas et des imprévus, que ces vastes entreprises immobilières ne se réalisent pas sur l'heure, que les capitaux qu'elles absorbent restent longtemps inertes et improductifs. Il n'en est pas moins vrai que les terrains sont là, qu'ils ont une valeur de plus en plus élevée, et que les défenseurs des intérêts du Pays de Waes ont raison de la considérer comme devant rester intangibles, sauf pour la construction ou le paiement du tunnel.

Nous en arrivons ainsi à cette question, devenue irritante, des voies de communication entre les deux rives.

L'honorable M. Raemdonck, qui depuis de longues années défend avec

autant de vigueur que de compétence cette question devant la Chambre, soutient avec plusieurs de ses collègues cette thèse que les pouvoirs publics qui ont été consultés dans l'enquête n'ont donné au projet d'annexion qu'une adhésion conditionnelle, en ce sens qu'ils subordonnaient cette adhésion à l'engagement par l'État de commencer sans délai les travaux de creusement d'un canal de Burght à Saint-Gilles-Waes, et l'adjudication-concours des travaux du tunnel.

Voici dans quels termes M. Raemdonck, résumait sa thèse en séance de la Chambre du 13 décembre dernier :

Messieurs, lorsqu'on veut provoquer la création d'une nouvelle commune ou obtenir de nouvelles délimitations de territoire, il faut avant tout considérer le côté administratif. La partie principale de l'enquête est la consultation des communes intéressées. En cas d'opposition de la part de celles-ci, ou en cas de désaccord, en règle générale la modification ne se fait pas. Or, il ne s'agit pas seulement aujourd'hui de modifications des limites séparatives de communes, mais d'une nouvelle délimitation des limites séparatives de deux provinces. C'est la première fois que nous nous trouvons devant pareille proposition depuis 1830, depuis l'existence de la Belgique indépendante.

Le Gouvernement prétend, dans l'exposé des motifs du projet de loi, qu'il a recueilli l'avis favorable du Conseil provincial de la Flandre Orientale et de toutes les communes intéressées. Il n'en est rien. Pour obtenir cette adhésion, le Gouvernement avait pris l'engagement formel d'inscrire au budget de 1921 du Ministère des Travaux publics les crédits nécessaires pour le creusement d'un canal de Saint-Gilles (Waes) à Burght; il avait également promis que le 1^{er} juin 1921 l'adjudication-concours aurait été annoncée pour la construction d'un tunnel sous l'Escaut.

Ces engagements, sans lesquels l'avis favorable de la Flandre Orientale n'aurait pas été obtenu, pas plus que l'adhésion des conseils communaux intéressés, n'ont pas été tenus.

M. Braun, rapporteur du Projet de Loi, dans son second rapport, déposé en séance du 21 juin 1922 à la Chambre, signale à son tour, quels sont à ce moment les engagements précis du Gouvernement :

La Commission a constaté que l'adjudication-concours pour le tunnel, promise pour le 1^{er} janvier 1922 au plus tard, n'a pas eu lieu et qu'aucune communication ne lui avait été faite en ce qui concerne l'avancement des études relatives au nouveau canal. Dans ces conditions, la commission a estimé qu'il serait opportun de prier M. le premier Ministre actuel et le nouveau Ministre des Travaux publics d'assister à une prochaine séance de la Commission et de leur demander quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet des engagements pris par leurs prédécesseurs.

Cette réunion a eu lieu le 14 juin dernier.

A côté de M. le Premier Ministre, étaient encore présents M. le Ministre de l'Intérieur Berryer, ainsi que M. le Ministre des Affaires économiques, remplaçant M. Ruzette, Ministre des Travaux publics, indisposé.

Après une assez longue discussion, le Gouvernement, par l'organe des Ministres présents, a promis de mettre en adjudication-concours avant le 1^{er} janvier 1923 l'établissement du tunnel.

Des primes seraient accordées aux meilleurs projets, si l'adjudication devait rester sans suite immédiate à défaut d'une combinaison financière favorable.

Quant au canal de Burght à Roodenhuyze, le Gouvernement a déclaré que les études en étaient suffisamment avancées pour que les acquisitions des terrains pourraient être entamées au commencement de 1923. Ce canal serait établi pour des bateaux de 600 tonnes.

La question est ainsi nettement posée. L'acquiescement de la province de la Flandre Orientale et des communes intéressées était subordonnée à des garanties pour l'exécution de travaux du tunnel, de la construction d'un pont à Hoboken et d'indemnités à payer par la province et la ville d'Anvers.

Signalons que pour le tunnel tout le monde reconnaît que le Gouvernement ne peut en ce moment, songer à l'exécution immédiate des travaux. Ses partisans les plus chaleureux se contentent de la mise à l'étude de l'adjudication-concours, et demandent qu'entre temps les mille hectares que possède le Gouvernement sur la rive gauche, constituent un gage pour l'exécution des travaux.

En d'autres termes, ils demandent que quelle que soit la forme qu'affecterait la réalisation des terrains non requis pour travaux d'utilité publique, leur produit soit affecté à la construction du tunnel.

Il reste dans ces conditions à examiner si les déclarations faites par le Gouvernement sont de nature à autoriser le vote du projet de loi, étant données les réserves des pouvoirs publics que nous venons de signaler.

Nous pouvons tout d'abord écarter la question des indemnités à payer aux communes et à la province de la Flandre Orientale. L'article 5 du projet donne à cet égard toute satisfaction aux intéressés.

Quant aux moyens de communication, M. le baron Ruzette, Ministre des Travaux publics, s'en est expliqué très nettement et très clairement à la séance de la Chambre du 21 décembre.

En ce qui concerne le pont, j'extrais de son discours les déclarations suivantes qui ont donné satisfaction à tous les intéressés :

Il s'agit d'abord de l'établissement d'un pont pour routes et chemins de fer, traversant l'Escaut entre Cruybeke et Hoboken. En avril 1913, M. Ardennin avait présenté un projet de pont avec transbordeur à établir entre ces deux localités. Une longue discussion s'est engagée à ce sujet. Il en est résulté que le projet n'offrait pas de garanties techniques suffisantes et était d'une réalisation difficile, sinon impossible. Il a été abandonné en 1920 — et à fort juste titre — par mon honorable prédécesseur, M. Anseele.

On en vint ainsi à préconiser l'établissement, au même endroit, d'un pont fixe, pour routes et chemins de fer. En juillet 1922, le Ministre des Travaux publics proposait à son collègue des Chemins de fer l'institution d'une commission composée de délégués des deux départements, pour se mettre d'accord sur la construction de ce pont.

Cette commission va se réunir incessamment et il est vraisemblable qu'une très courte discussion suffira pour amener l'accord définitif entre les deux Administrations.

D'après les plans de l'Administration des chemins de fer, le pont fixe projeté aurait un tirant d'air de 31 mètres environ au-dessus de la marée haute ordinaire et de 35^m50 au-dessus de la marée basse ordinaire. Les points de comparaison que nous trouvons à l'étranger, et dont j'épargne la nomenclature à la Chambre, prouvent que ce tirant d'air serait suffisant, étant donnés les besoins de la navigation en cet endroit.

Au pont pour chemin de fer serait joint un pont pour route, de sorte que l'ouvrage comprendrait deux tabliers indépendants : l'un pour voies ferrées, l'autre pour voie routière, reposant tous deux sur des supports communs.

Ce pont permettrait de relier les voies de communication du pays de Waes à celles de la province d'Anvers et de relier à Anvers les établissements maritimes que cette ville serait amenée à construire sur la rive gauche.

De plus, l'Administration des chemins de fer serait en mesure d'améliorer les communications par chemins de fer entre Anvers et la Flandre et la Société nationale des Chemins de fer vicinaux pourrait, de son côté, raccorder entre eux les réseaux des deux rives.

Quant à la circulation routière, elle sera permanente et sans entraves, aussi bien pour le charroi que pour les piétons.

Elle comprendrait, d'après les renseignements que j'ai obtenus, les quatre cinquièmes environ des véhicules qui doivent actuellement se faire transborder par bateau entre Anvers et Saint-Anne, en sorte que le passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre se trouverait très sérieusement dégagé.

Le coût approximatif de ce pont serait de 75 à 80 millions ; mais j'estime que ce travail est d'une telle importance que la dépense ne doit pas nous faire reculer. Nous devons l'exécuter le plus tôt possible.

L'honorable Ministre n'a pas été moins précis relativement au tunnel :

Messieurs, je crois qu'il est inutile que je fasse ressortir les avantages que l'exécution du tunnel présenterait non seulement pour la province d'Anvers et les habitants de la Flandre Orientale, mais aussi pour l'État; celui-ci, étant propriétaire de plus de 1,000 hectares sur la rive gauche, a tout intérêt à ce que ces communications lui permettent de réaliser le plus tôt possible et dans les meilleures conditions les terrains dont il s'agit. Cela ne se fera pleinement que le jour où un quartier actif et populeux se formera sur la rive gauche, et ceci ne sera vrai que quand il y aura entre les deux rives des communications faciles. L'État a donc intérêt à réaliser le tunnel dès que cela sera possible.

Le coût du tunnel projeté par l'Administration est évalué au prix d'avant-guerre, pour le tunnel à rampes à 35,315,000 francs, et pour le tunnel à ascenseur à 15,305,000 fr.,

avec pertuis de 26 mètres de diamètre et 17,455,000 francs avec pertuis de 30 mètres de diamètre.

En admettant que le coefficient d'augmentation de travaux de cette nature soit seulement de 4, la dépense à effectuer atteindrait dans le premier cas, 141,260,000 francs, dans le second cas, soit 60,820,000, soit 61,220,000 francs, d'après la largeur du pertuis.

Je partage l'avis de l'honorable M. Raemdonck, de l'honorable M. Segers et de l'honorable M. Braun : la réalisation du tunnel ne pourrait être envisagée comme prochaine que si nous nous trouvions en présence d'un groupe de capitalistes qui réaliserait le tunnel et trouverait une compensation dans les opérations immobilières à faire sur la rive gauche.

Seulement, Messieurs, il faut trouver ces capitalistes. Je ne vous cache pas que j'ai déjà essayé d'en trouver, mais sans succès ; d'autre part, il en est qui se sont offerts, mais sans formuler d'offres fermes.

Mais, Messieurs, ce n'est pas le tout de faire le tunnel. Quand on envisage l'exploitation de la rive gauche de l'Escaut, il faut encore approprier les terrains et cette appropriation n'est pas une si petite affaire qu'on pourrait le penser. Le coût des remblais restant à faire pour rendre les terrains utilisables en vue de la bâtisse, se chiffrent de 42 à 62 millions de francs ; l'acquisition des terrains du polder de Borgerweert nous coûtera 12 millions environ, somme déjà en grande partie dépensée. Enfin, le coût des remblais exécutés ou en voie d'exécution au moyen des sables dragués dans l'Escaut s'élèvera à 40 millions environ, dont 30 millions sont actuellement payés. Ces chiffres sont, avouez-le, quelque peu effrayants ; mais il faut, d'autre part, tenir compte du profit qu'on tirera des 1,000 hectares de terrains. Cinq cents hectares environ devront être affectés à l'assiette des voies publiques. Ces terrains pourraient être cédés au prix coûtant à raison de 5 francs le mètre carré, soit, pour les 500 hectares, 25 millions de francs. Quant aux 500 hectares à affecter aux bâtisses et aux usages industriels et commerciaux, il y a trois ans, M. Destrückere, président de la commission instituée pour l'acquisition d'immeubles situés dans la banlieue d'Anvers, évaluait ces terrains à environ 26 francs le mètre carré, soit en considérant le chiffre de 500 hectares, 130 millions pour la partie des terrains que l'État pourrait mettre en exploitation. En résumé donc, si nous consentons une dépense d'environ 200 millions pour la construction du tunnel et l'appropriation des terrains de la rive gauche, on pourrait espérer récupérer 155 millions environ.

Messieurs, ceci me semble répondre en même temps à une question que l'honorable M. Raemdonck a posée à plusieurs reprises, à savoir si l'État se dessaisira des terrains qu'il possède. L'intérêt de l'État exige que celui-ci ne se dessaisisse pas des terrains qu'il possède sur la rive gauche de l'Escaut, à moins qu'une société privée veuille assurer l'exécution du tunnel sous l'Escaut, en compensation des opérations immobilières qu'elle ferait sur la rive gauche.

Ces explications de l'honorable Ministre reçurent un accueil si favorable à la Chambre, que le leader des revendications de la rive gauche les accueillit par ces mots : « Voilà la déclaration formelle que j'attendais. »

Quant au canal de Burght à Saint-Gilles, le Ministre a pris également des engagements formels en ces termes :

La longueur du canal de Burght à Roodenhuizen serait de 46 kilomètres, l'embranchement vers Saint-Nicolas aurait 5 à 6 kilomètres. Les ponts seraient fixes ; on en prévoit seize et quelques syphons à la remonte des ruisseaux principaux.

La dépense totale peut être évaluée à 42,000,000 de francs, en y comprenant l'embranchement vers Saint-Nicolas ; ce tronçon serait particulièrement coûteux et nécessiterait 7 à 8 millions de francs, à cause de la nature des terrains et des difficultés techniques qui résulteraient de la grande différence de niveau et du manque d'eau d'alimentation supérieure.

Pour tenir sa promesse, le Gouvernement a inscrit au budget des recettes et dépenses extraordinaires pour l'exercice 1923 une demande de crédit de 1 million de francs, sous la rubrique « Canal de Burght à Saint-Gilles-Waes. Études, expropriations et travaux ». Cette somme est destinée à poursuivre les études et à procéder, sans retard, à l'acquisition des terrains.

Nous sommes décidés à poursuivre activement l'exécution de ce projet.

La grande majorité de la Chambre, — et votre Commission de l'Intérieur partage cet avis, — a estimé qu'en présence de ces déclarations l'annexion pouvait être votée, parce que satisfaction était donnée dans la mesure du possible aux réserves formulées par la province et les communes intéressées de la Flandre Orientale.

Vingt membres de la Chambre ont cependant repoussé le projet, estimant que dans un sentiment d'équité il fallait faire coïncider son vote avec le concours-adjudication du tunnel, avec l'adjudication des travaux du canal, la solution du problème financier, et des précisions sur l'affectation des terrains appartenant à l'État. Un de nos honorables collègues, ne faisant pas partie de la Commission, a développé à son tour ces considérations devant nous.

Nous prions le Sénat de ne pas s'y rallier.

Il tombe sous le sens — et l'expérience du passé le prouve, hélas, à l'évidence, — que l'élaboration des plans d'ensemble d'appropriation de la rive gauche ne se fera pas aussi longtemps que l'annexion ne sera pas un fait accompli. Il est non moins évident et certain que le tunnel n'est pas l'œuvre de demain. Des plans financiers de cette envergure ne s'improvisent pas et quand ils seront élaborés, leur exécution comportera des années.

Mais si l'annexion se fait, si le pont de Hoboken-Cruybeke est construit, si les communications actuelles sont améliorées et multipliées, il en résultera que le Gouvernement, la ville et les particuliers mettront la main à l'œuvre sans retard. Les rues seront tracées, le placement des égouts, de l'eau, de l'éclairage pourront être entrepris, les travaux d'exhaussement poursuivis, des habitations construites et les travaux d'aménagement des quais et accotements définitivement entrepris.

Le jour où tout cela sera en voie d'être exécuté, les défenseurs de la rive gauche seront bien mieux qu'aujourd'hui autorisés à exiger les voies de communication. Ils auront à côté d'eux les habitants d'Anvers, intéressés comme eux désormais, et l'administration communale, qui prouvera par des faits qu'elle a des projets plus grandioses que de transformer Sainte-Anne en un réceptacle d'immondices ou de boues de ville, entouré de mesures pour indigents.

Nous proposons en conséquence au Sénat de voter le Projet de Loi sans retard. Devant le fait accompli, les hésitations et les tergiversations prendront fin. Tous les intéressés, particuliers et pouvoirs publics, mettront la main à l'œuvre, et hâteront ainsi l'exécution des promesses du Gouvernement. Ne perdons pas de vue qu'Anvers est notre port national et que c'est dans l'intérêt du pays tout entier que le Gouvernement a agi et que nous avons le devoir de le soutenir.

Le Rapporteur,
ALPH. RYCKMANS.

Le Président,
A. LIGY.