

(1)

( N° 186 )

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 3 AVRIL 1912.

Projet de loi relatif à l'amélioration du cours de l'Escaut entre Anvers et le Kruisschans et aux travaux qui en sont la conséquence <sup>(1)</sup>.

## RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(2)</sup>, PAR M. VERHAEGEN.

MESSIEURS,

Le projet de loi relatif à l'amélioration du cours de l'Escaut entre Anvers et le Kruisschans a été favorablement accueilli par toutes les sections de la Chambre ; 103 votes approubatifs, 8 abstentions, pas un vote négatif : tel a été le résultat de ce premier examen.

D'autre part, la presse, sans distinction de parti, la Chambre de commerce et la Fédération maritime d'Anvers ont marqué avec éclat leur satisfaction de voir un projet définitif enfin soumis au Parlement.

La Section centrale, réunie pour la première fois, le 14 mars dernier, a, dès sa première séance, voté à l'unanimité le projet du Gouvernement. Elle a tenu à répondre par un vote de patriotique adhésion à l'acte d'énergie posé par l'honorable ministre de l'Agriculture et des Travaux publics.

Comprenant dans son sein trois ingénieurs, — dont l'un a consacré une longue carrière au développement des installations maritimes d'Anvers, et dont les deux autres ont fait partie de la Commission instituée par l'arrêté royal du 31 mai 1907 pour l'étude des questions relatives à l'amélioration du cours de l'Escaut en rade d'Anvers, — la Section centrale se trouvait

---

(1) Projet de loi, n° 97.

(2) La Section centrale, présidée par M. HARMIGNIE, était composée de MM. VERHAEGEN, ROYERS, BRAUN, VAN CAUWELAERT, VEKEMANS, DE LANTSHEERE.

H

particulièrement bien composée pour émettre un avis motivé sur les deux systèmes qui ont été successivement soumis à la Chambre depuis 1905, en vue de doter Anvers d'un port offrant, pour le présent et pour l'avenir, tous les avantages possibles.

Elle n'est pas entrée dans cette voie.

M. le ministre de l'Agriculture et des Travaux publics a clairement résumé, dans son Exposé des motifs, les opinions en présence et les échanges de vue auxquelles elles ont donné lieu. Les membres de la Chambre ont reçu, en outre, une abondante documentation.

Le moment n'est plus à des discussions scientifiques que le commerce et la population d'Anvers, justement pressés d'aboutir, pourraient qualifier d'inutiles.

Il faut agir.

La Section centrale, consciente de ce devoir, n'a pas hésité à approuver le projet qui lui est soumis. Elle a chargé son rapporteur de se mettre en rapport avec le ministre aux fins d'éclaircir certains points douteux, d'obtenir de lui certaines explications, de lui faire connaître certains vœux.

Voici le résultat de cet échange de vues :

#### I. — Le tracé de l'Escaut maritime entre l'extrémité aval des murs de quai et le Kruisschans.

Le tracé sinusoïdal qui figure au plan B joint à l'Exposé des motifs du projet de loi, a recueilli l'approbation, en principe, de la Section centrale. Celle-ci, toutefois, s'est demandé si, sans altérer la disposition générale du plan sommaire joint à l'Exposé des motifs, l'on ne pourrait donner plus de développement à la courbe concave tracée entre le fort de la Perle et la Pipe de tabac, faire pénétrer le fleuve plus avant dans le fort Sainte-Marie et dans le polder de Melsele et ménager, d'une part, entre les courbes concaves du Kruisschans et du fort Sainte-Marie et, d'autre part, entre cette dernière courbe et celle, également concave, d'Austruweel, des zones d'inflexion qui seraient combinées de façon à assurer au chenal, tant au flot qu'au jusant, le même emplacement.

Un membre a, de son côté, suggéré l'idée d'exécuter d'abord la courbe de Sainte-Marie en suivant le tracé proposé par le Gouvernement, mais d'acquérir d'emblée les terrains nécessaires pour exécuter une courbe plus développée qui mordrait davantage la rive gauche. Si le tracé actuellement projeté donnait de bons résultats, l'on n'y toucherait plus dans l'avenir que pour revêtir la rive concave nouvelle de murs de quai. Dans le cas contraire, on reculerait la rive gauche en commençant par construire, à l'abri de l'action des marées, les murs de quai projetés.

Cette idée, pour ingénieuse qu'elle soit, n'a pas rallié définitivement la Section centrale. Si les lois de l'hydraulique fluviale, sagement appliquées à l'Escaut maritime, demandent une courbe plus développée au fort Sainte-

Marie et réclame, de chaque côté de cette courbe, des alignements droits, en vue d'obtenir des raccordements favorables, il paraît préférable d'envisager d'emblée cette éventualité.

## II. — Les expropriations projetées et les expropriations déjà effectuées.

La Section centrale, sur la demande qu'elle en a faite, a obtenu communication du plan d'ensemble et des plans parcellaires des expropriations à effectuer, par le Gouvernement, en vertu de l'article premier du projet de loi, sur le territoire des communes de Zwyndrecht et de Melsele. Ces expropriations ont pour objet l'amélioration du cours de l'Escaut en aval d'Anvers et, notamment, le creusement du lit nouveau entre le fort de La Perle et Pipe de tabac.

Sur le plan arrêté par le ministre le 15 février 1912, un liseré rose, indiqué au plan ci-joint, marque la limite des terrains à exproprier. Il est aisé de constater que la limite de la zone à exproprier se tient au moins à 500 mètres de la ligne rouge tracée sur le plan B soumis à la Chambre et indiquant la future laisse de marée basse.

Si le tracé plus développé que recommande la Section centrale exige des emprises plus importantes dans les terres qui bordent la rive gauche, la zone d'expropriation projetée devra être quelque peu étendue.

Il y aura lieu également pour l'État de recourir à l'expropriation en vue de se ménager, derrière le terre-plein qui bordera, dans l'avenir, les quais de la rive gauche, des terrains à céder aux installations commerciales et industrielles.

Si le port d'Anvers se développe, comme on l'espère, le jour viendra où la rive gauche offrira au commerce maritime des murs de quai en eau profonde beaucoup plus rapprochés de l'agglomération anversoise que ceux à établir sur la rive droite entre le Kruisschans et le fort Frédéric. Ce jour-là, les intéressés obtiendront aisément de l'État les terrains qui leur seront nécessaires pour établir maisons de commerce, usines et bureaux.

\*  
\* \* \*

En vue de cette extension probable, l'on s'est demandé si le creusement d'un tunnel sous l'Escaut, à l'aval d'Anvers, tunnel qui pourrait relier un jour les installations maritimes d'Austruweel et celles du Borgerweert à Zwyndrecht, ne devrait pas être prévu et même exécuté en terre ferme, concurremment avec la construction des murs de quai projetés le long du polder d'Austruweel.

Cette idée, toutefois, n'a pas rencontré d'écho : le tunnel serait mal placé à l'aval, a-t-on objecté, au point de vue des intérêts d'Anvers; de plus, au lieu d'être, au moins en partie, creusé dans le banc d'argile dont on constate la présence à l'amont de la ville, il serait établi dans des couches de faible résistance.

Lorsqu'il deviendra nécessaire d'établir, à l'aval, sur la rive gauche, des quais en eau profonde et une sorte de succursale du port d'Anvers, d'autres modes de communication, des passages d'eau et des transbordeurs, par exemple, trouveront une application plus aisée et plus sûre.

\*  
\* \*

M. le ministre de l'Agriculture et des Travaux publics a fait connaître à la Section centrale, en réponse à sa demande, que l'État n'a pas l'intention d'aliéner actuellement les terrains déjà expropriés par lui en vue de l'exécution de la « Grande Coupure ».

Ces terrains permettront, lorsque le besoin s'en fera sentir, d'étendre considérablement les darses projetées en ce moment, ainsi que le réseau des voies ferrées, au fur et à mesure de l'extension du trafic.

\*  
\* \*

L'emplacement de l'écluse maritime dans les grandes profondeurs de la courbe du Kruisschans a été approuvé.

Toutefois un doute a surgi : de vieilles cartes, notamment celle que reproduit, en sa planche II, l'ouvrage de Kümmer : *Essai sur les travaux de fascinage*, etc., 1849, montrent, aux environs immédiats de l'emplacement choisi pour l'écluse, l'existence d'une crique. Un léger déplacement de l'écluse projetée ne s'impose-t-il pas de ce chef, en vue d'éviter des infiltrations que d'anciennes communications avec le fleuve pourraient rendre périlleuses pour la conservation de l'ouvrage d'art ?

M. le ministre a répondu à la Section centrale que, s'il a existé une crique à l'emplacement adopté pour l'écluse du Kruisschans, il n'y a pas lieu de s'en effrayer. En effet, au cours des travaux exécutés au nord d'Anvers, tant par la Ville que par l'État, en vue du détournement des fossés de l'enceinte et du creusement du bassin-canal et des premières darses, il a été constaté que le plafond de ces anciens cours d'eau ne descend guère en dessous de la cote (— 5 mètres). Le seuil de l'écluse du Kruisschans étant prévu à la cote (— 12 mètres), les fondations de cet ouvrage d'art devront être descendues jusqu'à la cote (— 16 mètres) environ.

A cette profondeur, il n'y a pas lieu de craindre de rencontrer le lit de quelque ancien cours d'eau. Au surplus, avant de dresser le plan définitif de l'écluse du Kruisschans, l'administration prendra la précaution de faire exécuter, à l'emplacement provisoirement arrêté, des forages assez nombreux et assez profonds pour être mise à même de se prononcer en parfaite connaissance de cause sur la nature du sous-sol appelé à porter le grand ouvrage d'art.

La Section centrale fait observer que ce n'est pas la résistance insuffisante du sol qui est à redouter, mais que ce sont des infiltrations souterraines, que pourrait amener un ancien cours d'eau faisant en quelque sorte office de drain. Les accidents de ce genre sont classiques à Anvers. Un léger déplacement de l'écluse pourrait s'imposer.

\*  
\* \*

Un membre de la Section centrale a posé la question suivante : au lieu de construire d'emblée les quatre mille mètres de murs de quai projetés à l'aval des murs de quai existants, le Gouvernement ne se bornerait-il pas, pour commencer, à en construire environ trois mille cinq cents mètres? Il réserverait ainsi le moyen d'établir, à environ 3,500 mètres de l'extrémité aval des murs de quai actuels, une seconde écluse maritime, si l'accroissement du trafic le demandait.

De plus, en ne dépassant pas, pour le moment, la longueur de 3,500 mètres, le Gouvernement ménagerait au fleuve une rive droite provisoire plus favorable, pendant les travaux de transformations du lit. Les cinq cents mètres de murs de quai restant à construire formeraient l'objet d'une entreprise ultérieure qui pourrait coïncider avec l'établissement de la nouvelle écluse d'Austruweel.

En principe, l'idée émise par le membre de la Section centrale a rencontré près du ministre le meilleur accueil. Elle sera soigneusement étudiée et fera éventuellement l'objet de négociations avec la Ville d'Anvers.

Toutefois une autre idée, celle qui consiste à ménager deux pertuis à l'écluse du Kruisschans, devra également faire l'objet d'une étude sérieuse.

### III. — L'amélioration de l'Escaut maritime sur le territoire néerlandais.

Ainsi que le fait observer avec raison M. le ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, dans son Exposé des motifs (p. 6), l'amélioration de l'embouchure et de certaines parties de l'Escaut situées en territoire néerlandais, notamment des passes de Walsoorden et de Bath, s'impose tout autant et tout aussi promptement que celle de la partie du fleuve qui coule en territoire belge.

La Section centrale, après avoir eu à ce propos, par l'intermédiaire de son rapporteur, un échange de vues avec le ministre, estime qu'il y a lieu pour la Belgique d'ouvrir à ce sujet, sans tarder, des négociations avec la Hollande. Il paraît souhaitable à la Section centrale d'en arriver à l'institution d'une commission mixte composée de spécialistes des deux pays et qui serait chargée de l'étude complète des moyens à employer pour accroître la profondeur des passes à l'embouchure et sur le parcours de l'Escaut en territoire néerlandais.

### IV. — Les digues de l'Escaut et de ses affluents en amont d'Anvers.

La Section centrale constate avec satisfaction que les inconvénients à résulter, pour les riverains de l'Escaut, à l'amont d'Anvers, du relèvement

éventuel de la cote des marées hautes extraordinaires, seront moindres qu'ils l'eussent été si l'on avait donné la préférence au système dit de la « Grande Coupure ». Le nouveau cours du fleuve eût offert une immense nappe d'eau presque rectiligne sur laquelle les vents violents auraient amené d'importants relèvements de l'onde vers l'amont. Il est incontestable que le cours sinusoïdal projeté sera beaucoup moins exposé à de semblables éventualités.

Les riverains d'amont sont néanmoins préoccupés. Le souvenir des inondations de 1906 leur est encore présent à la mémoire. Certaines digues sont insuffisantes; d'autres sont peu sûres.

On annonce, il est vrai, que le service de l'Escaut maritime termine en ce moment des études relatives à l'exhaussement et à la consolidation qu'exigent les digues longeant les rivières à marée du bassin de l'Escaut. On ajoute que les administrations poldériennes recevront communication des résultats de ces études et qu'elles auront à exécuter les travaux avec l'aide des subsides de l'État.

Cela ne suffit pas.

C'est la rupture des digues de l'Escaut qui a causé d'énormes dommages en 1906. Ce ne sont pas des administrations poldériennes, disposant de peu de ressources, qui peuvent, à elles seules, assumer la large part de l'exhaussement et de la consolidation de digues de défense destinées à contenir les débordements extraordinaires de cours d'eau appartenant à l'État.

Aussi la Section centrale exprime-t-elle le vœu de voir le Gouvernement assumer désormais, pour une large part, la mise en état des digues de l'Escaut et de ses affluents, pour autant, bien entendu, que cette mise en état s'impose en vue de défendre les terres limitrophes contre l'action des marées extraordinaires.

#### V. — L'ordre des travaux. — Leur durée. — La dépense probable.

La Section centrale est d'accord avec le ministre pour reconnaître la nécessité d'établir, avant tout, une communication directe et sûre entre la partie aval de l'Escaut maritime et les nouveaux bassins.

A cette fin, le Gouvernement construira tout d'abord et ouvrira à la navigation l'écluse du Kruisschans et le canal-bassin.

La Section centrale a posé au ministre, au sujet de l'exécution des travaux, les questions suivantes :

« La construction des murs de quai dans le polder d'Austruweel ne pourrait-elle être entamée en même temps que celle de l'écluse du Kruisschans et du canal-bassin ?

» Combien de temps faudra-t-il pour établir la nouvelle communication

entre l'Escaut maritime et les bassins par le Kruisschans? Combien en faudra-t-il pour construire les murs de quai d'Austruweel?

» Le ministre pourrait-il rappeler ce qu'a déjà dépensé l'État pour la construction des murs de quai d'Anvers et pour des travaux intéressant le port d'Anvers, autres que les travaux d'entretien?

» Pourrait-il faire connaître ses prévisions de dépenses pour l'exécution des travaux formant l'objet du projet de loi soumis à la Chambre? »

Voici les réponses reçues :

« On entamerait utilement à la fois les travaux de construction des murs de quai à Austruweel, des murs de quai et de l'écluse du Kruisschans, ainsi que le déplacement des rives à Austruweel et à Melsele.

» Le creusement du bassin-canal ne pourra être fait qu'après accord entre la Ville d'Anvers et l'État au sujet du tracé et des dimensions de ce bassin.

» Les diverses adjudications-concours des travaux à l'Escaut et de l'écluse à Kruisschans pourront avoir lieu six à huit mois après l'approbation du projet. Il faudra trois mois aux entrepreneurs pour élaborer leurs projets et deux à trois mois à l'administration pour se prononcer sur les projets présentés. L'ensemble de ces opérations prendra donc environ un an. Le complet achèvement des travaux des murs de quai à Austruweel réclamera environ quatre ans. En même temps que ces quais, pourraient être terminés les travaux à faire, en rivière, à Austruweel et à Melsele.

» La construction des murs de quai à Kruisschans avancera moins vite, et il faudra environ cinq ans pour les terminer.

» Quant à l'écluse du Kruisschans, un délai d'exécution de six ans paraît nécessaire.

» En ce qui concerne le bassin-canal, on pourrait, sur une certaine longueur, se borner à le creuser à la drague, de manière qu'il puisse être utilisé par les navires, et ne construire les murs de quai qu'au fur et à mesure des besoins.

» Les dépenses faites, jusqu'à ce jour, par l'État, en vue de faciliter l'accès et l'exploitation du port d'Anvers, sont les suivantes :

» Construction de 3,500 mètres de murs de quai et des bassins de batelage . . . . . fr. 88,107,094 38

» Construction de 2,000 mètres de murs de quai au sud de la ville . . . . . 19,747,008 92

» Dragage des passes en vue de faciliter la grande navigation, y compris l'achat des terrains nécessaires au dépôt des produits des dragages (1894 à 1911). . . . . 25,022,175 16

---

TOTAL . . . fr. 132,876,278 46

---

» *Estimation de la dépense qu'entraînera l'exécution du projet.*

» Le coût des travaux à exécuter dans le lit de l'Escaut peut être établi comme suit :

## » Expropriations (pour mémoire).

Terrassements 37,600,000 m <sup>3</sup> × fr. 0.50 . . . . .	fr. 18,800,000 »
Murs de quai en terre ferme, 3,300 m. × 5,000 francs.	16,500,000 »
Murs de quai en eau libre, 2,400 m. × 9,000 francs.	21,600,000 »
Consolidation de la rive gauche entre Pipe de tabac et Sainte-Marie, 4,800 m. × 340 francs. . . . .	1,530,000 »
Épis de direction sur les rives convexes . . . . .	1,000,000 »
Ouvrages poldériens : écluses, ponceaux, rigoles . . . . .	570,000 »
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>fr. 60,000,000 »</b>

» Écluse du Kruisschans, chenal, pont, etc. . . . . fr. 25,000,000 »

## » Bassin-canal :

## Terrassements :

2,400 m. × 400 m. × 12 m. 11,520,000 m <sup>3</sup>	
1,700 m. × 300 m. × 12 m. 6,120,000 m <sup>3</sup>	
1,200 m. × 150 m. × 12 m. 2,160,000 m <sup>3</sup>	
<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>19,800,000 m<sup>3</sup> × fr. 0.50 9,900,000 »</b>

## » Murs de quai :

Rive gauche, 5,040 m.

Rive droite, 3,840 m.

**TOTAL. . . 8,880 m. × 2,000 francs 17,680,000 »**

» Trois ponts mobiles de 45 mètres d'ouverture, 3 ×  
2,500,000 francs . . . . . 7,500,000 »

**» TOTAL. . . . . fr. 120,080,000 »**

Après avoir pris connaissance de la réponse de M. le ministre, la Section centrale doit insister pour que, tout en pressant l'exécution de tous les travaux, le Gouvernement construise d'abord et ouvre à la navigation l'écluse du Kruisschans et le bassin-canal.

**VI. — L'exécution de travaux à l'air comprimé. — Précautions à prendre en vue de sauvegarder la santé des ouvriers.**

La Section centrale a appelé l'attention toute spéciale du ministre sur les travaux dont l'exécution exigera très probablement l'emploi de caissons à air comprimé. Un membre a visité, à Hambourg, les travaux de creusement du tunnel à deux pertuis, établi sous l'Elbe. L'un des ingénieurs lui a confié que, pendant les quatre années qu'ont duré les travaux, huit cents ouvriers ont été atteints d'un mal contracté dans les caissons soumis à la pression de l'air comprimé. Il semble, d'autre part, qu'en Hollande, où de minutieuses dispositions protectrices ont été prévues par la loi, les accidents de ce genre sont relativement rares.

La Section a demandé à connaître les intentions du ministre, pour ce qui concerne les travaux projetés.

Celui-ci est décidé à prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer la sécurité et sauvegarder la santé des ouvriers qui seront employés aux travaux à l'air comprimé.

Il a bien voulu communiquer à la Section centrale une note détaillée que l'on trouvera plus loin (annexe A).

**VII. — L'entente avec la ville d'Anvers.**

La Section centrale a demandé à M. le ministre communication des conventions anciennes et récentes de l'État avec la ville d'Anvers au sujet de l'exploitation des bassins, des murs de quai, des écluses, comme aussi de la reprise, par la ville, de terrains et d'ouvrages d'art appartenant à l'État.

Nous reproduisons (annexe B) ces diverses conventions.

Ainsi qu'on le constatera, il n'existe pas jusqu'ici d'arrangement entre l'État et la ville d'Anvers en vue de la reprise, par la ville, des installations maritimes en cours de construction ou projetées.

La dépêche du ministre des Finances du 21 janvier 1899 et la réponse du collège échevinal du 27 janvier 1899 ont réglé uniquement jusqu'ici la reprise éventuelle, par la ville d'Anvers, des terrains acquis par l'État en vue du développement que donnerait la ville à ses installations maritimes.

La situation est donc la suivante :

Les écluses, canaux d'accès, bassins, darses, etc., que l'État s'apprête à construire en vue de faciliter et d'activer le développement du port demeureront sa propriété aussi longtemps que la ville d'Anvers ne se sera pas entendue avec lui pour les reprendre. L'État pourra lui-même exploiter ces installations, en confier le soin, par exemple, à l'administration des

chemins de fer dont les voies ferrées pénètrent toutes les parties du port et participent nécessairement à sa vie. La ville d'Anvers, de son côté, pourra s'entendre avec l'État pour la reprise des installations nouvelles.

Les deux modes d'exploitation peuvent donner de bons résultats.

La Section centrale a toutefois appris avec satisfaction que l'intention de M. le ministre des Travaux publics est d'entrer en négociations avec la ville d'Anvers aussitôt que le projet d'amélioration du cours de l'Escaut maritime sera devenu loi.

Les négociations auront pour but d'arrêter, dans les meilleures conditions pour la ville d'Anvers, le dispositif et l'exécution des travaux de développement des installations maritimes, comme aussi de s'entendre au sujet de leur exploitation.

En agissant ainsi, l'État demeurera fidèle à la politique qu'il a suivie depuis le rachat de l'Escaut en 1863. Lorsqu'à cette époque le Gouvernement belge négocia avec la Hollande au sujet des péages perçus par nos voisins sur les navires fréquentant le port d'Anvers, il obtint le concours des Puissances pour abolir ces péages. Il rendit ainsi à la ville d'Anvers le service le plus signalé. Depuis lors, il a dépensé, ainsi que nous l'avons rappelé, 133 millions en vue d'améliorer la navigation sur l'Escaut et d'attirer à Anvers un nombre de plus en plus considérable de navires.

Le succès de cette politique se trouve confirmé avec éclat par le remarquable développement du port d'Anvers. Aussi le Gouvernement n'hésiterait-il pas à demander au pays de nouveaux sacrifices, qui dépasseront 120 millions, pour compléter l'œuvre commencée et maintenir Anvers au premier rang.

Le Trésor trouvera, du reste, des compensations sérieuses dans la plus-value qu'acquerront ceux des terrains acquis par l'État qui ne seront pas utilisés et pourront être vendus.

La ville d'Anvers s'est, de son côté, imposé des sacrifices importants. Elle a, notamment, affecté plus de 125 millions à l'extension des établissements maritimes et de leur outillage. L'esprit d'entreprise s'est développé chez ses habitants. L'activité, l'intelligence, la réputation d'honorabilité de ses hommes d'affaires répondent à l'attente du Gouvernement. Aussi tout permet d'espérer pour Anvers un accroissement d'activité commerciale et de prospérité sans précédent, et pour le pays un surcroît de bien-être que l'étroite solidarité de tous les membres de la grande famille nationale ne manquera pas d'étendre jusqu'aux extrémités du territoire belge.

#### VIII. — Les ports d'Anvers, de Hambourg et de Rotterdam

Quelques renseignements statistiques puisés à bonne source jettent une vive lumière sur l'importance du port d'Anvers comparée à celle des ports de Hambourg et de Rotterdam.

*Trafic effectué dans les ports de Rotterdam, Hambourg et Anvers,  
de 1901 à 1911 (1).*

ANNÉES.	PORT DE ROTTERDAM.		PORT DE HAMBOURG.		PORT D'ANVERS.	
	Nombre de navires.	Tonnage	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.
1901 . . . . .	6,881	6,382,934	12,847	8,383,000	5,225	7,478,579
1902 . . . . .	6,755	6,546,473	13,297	8,727,000	5,590	8,401,949
1903 . . . . .	7,499	7,626,263	14,028	9,156,000	5,775	9,115,372
1904 . . . . .	7,692	7,657,707	14,861	9,613,000	5,882	9,400,335
1905 . . . . .	8,138	8,339,313	15,118	10,382,000	6,034	9,846,707
1906 . . . . .	8,570	9,044,713	15,778	11,039,000	6,495	10,884,412
1907 . . . . .	9,221	10,107,155	16,473	12,040,000	6,284	11,181,226
1908 . . . . .	8,248	8,994,797	16,330	11,914,000	6,135	11,051,644
1909 . . . . .	8,560	9,650,700	17,015	12,184,000	6,470	11,940,332
1910 . . . . .	9,368	10,658,831	17,358	12,657,000	6,770	12,654,153
1911 . . . . .	9,496	11,194,051	17,965	13,176,000	6,909	13,330,707

Le port d'Anvers a conquis, en 1911, la première place au point de vue du tonnage des navires.

Les chiffres qui vont suivre permettent de comparer, au point de vue de l'importance du port d'Anvers, la situation actuelle, celle que l'on est à la veille d'obtenir et celle qui sera réalisée après l'achèvement des travaux.

A. — SITUATION ACTUELLE DU PORT D'ANVERS.

*Longueur des quais.*

Dans les bassins maritimes . . . . .	13,601 mètres.
Dans les bassins de batelage . . . . .	2,660 id.
Ensemble des bassins . . . . .	16,261 mètres.
A l'Escaut . . . . .	5,500 id.
Longueur totale des quais . . . . .	21,761 mètres.

(1) Les chiffres qui suivent sont empruntés au journal néerlandais *De Ingenieur* (n° du 9 septembre 1911), sauf ceux relatifs à l'année 1911, qui sont extraits des *Bulletins de l'Office de statistique universelle* publiés sous le patronage de la Chambre de commerce d'Anvers.

*Surface d'eau.*

	H.	A.	C.
Dans les bassins maritimes . . . . .	87	15	30
Dans les bassins de batelage . . . . .	5	79	00
Ensemble des bassins . . . . .	92	94	30
A l'Escaut (1) . . . . .	82	50	00
Surface d'eau totale. . . . .	175	44	30

**B. — SITUATION DU PORT D'ANVERS APRÈS L'ACHÈVEMENT DU TRONÇON SUD  
DU BASSIN-CANAL ET DES DEUX DARSEES CORRESPONDANTES.**

*Longueur des quais.*

Dans les bassins maritimes établis antérieurement . . . . .	13,601 mètres.
Dans les bassins maritimes nouveaux. . . . .	5,500 id.
Ensemble dans les bassins maritimes. . . . .	19,101 mètres.
Dans les bassins de batelage . . . . .	2,660 id.
Ensemble des bassins . . . . .	21,761 mètres.
A l'Escaut . . . . .	5,500 id.
Longueur totale des quais . . . . .	27,261 mètres.

*Surface d'eau.*

	H.	A.	C.
Dans les bassins maritimes établis antérieurement . . . . .	87	15	30
Dans les bassins maritimes nouveaux. . . . .	67	00	00
Ensemble dans les bassins maritimes. . . . .	154	15	30
Dans les bassins de batelage . . . . .	5	79	00
Ensemble des bassins . . . . .	159	94	30
A l'Escaut (2) . . . . .	82	50	00
Surface d'eau totale. . . . .	242	44	30

(1) A raison de 150 mètres carrés par mètre courant.

(2) A raison de 150 mètres carrés par mètre courant.

C. — SITUATION DU PORT D'ANVERS APRÈS L'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX RENSEIGNÉS  
AU PLAN B ET DU BASSIN DE BATELAGE PRÉVU AU PLAN JOINT AU PROJET  
DE 1905.

*Longueur des quais.*

Dans les bassins maritimes établis antérieurement . . . . .	19,101 mètres.
Dans les bassins maritimes nouveaux.	20,610 id.
Ensemble dans les bassins maritimes. . . . .	39,711 mètres.
Dans les bassins de batelage anciens.	2,660 mètres.
Dans les bassins de batelage nou- veaux. . . . .	2,200 id.
Ensemble dans les bassins de batelage . . . . .	4,860 id.
Ensemble dans les bassins. . . . .	44,571 mètres.
A l'Escaut : Quais anciens . . . . .	5,500 mètres.
Quais nouveaux . . . . .	5,550 id.
Ensemble à l'Escaut. . . . .	11,050 id.
Longueur totale. . . . .	55,621 mètres.

*Surface d'eau.*

Dans les bassins maritimes établis	H.	A.	C.
antérieurement . . . . .	154	15	30
Dans les bassins maritimes nouveaux.	340	10	00
Ensemble des bassins maritimes . . . . .	494	25	30
Dans les bassins de batelage anciens.	5	79	00
Dans les bassins de batelage nou- veaux. . . . .	16	50	00
Ensemble des bassins de batelage. . . . .	22	29	00
Ensemble des bassins . . . . .	516	54	30
A l'Escaut <sup>(1)</sup> : Quais anciens. . . . .	82	50	00
Quais nouveaux . . . . .	83	25	00
Ensemble à l'Escaut. . . . .	165	75	00
Surface d'eau totale. . . . .	682	29	30

(1) A raison de 150 mètres carrés par mètre courant.

La Section centrale, après avoir pris connaissance des réponses et des intentions du ministre, a approuvé le rapport, à l'unanimité de ses membres, en sa séance du 3 avril 1912.

Elle exprime le vœu que le projet de loi soit soumis à la Chambre dans un délai aussi bref que possible et elle ose espérer qu'un vote unanime montrera au pays la volonté arrêtée de faire d'Anvers le premier port du monde.

*Le Rapporteur,*  
VERHAEGEN.

*Le Président,*  
ALP. HARMIGNIE.

---

## ANNEXE A.

## NOTE AU SUJET DES TRAVAUX A EXÉCUTER A L'AIR COMPRIMÉ.

Les derniers travaux importants exécutés en Belgique à l'air comprimé ont été ceux des 2,000 mètres de murs de quai au sud d'Anvers et ceux d'un tronçon du bassin-canal et de deux darses au nord d'Anvers. Si le cahier général des charges ne contient, jusqu'ici, aucune stipulation relative à l'exécution de ce genre de travaux, le cahier des charges n° 169 de 1896, régissant l'entreprise des murs de quai d'Anvers, définit les obligations de l'entrepreneur en ce qui concerne les travaux à l'air comprimé.

Une note publiée par MM. Pierrot, ingénieur en chef, directeur des Ponts et Chaussées, et Zanen, ingénieur principal des Ponts et Chaussées, dans les *Annales des Travaux publics de Belgique* (février 1896), rend compte des accidents survenus au personnel ouvrier et dus à l'emploi de l'air comprimé. Il résulte du registre tenu par le médecin attaché à l'entreprise, que 104 coups de pression ont été relevés au cours de 1,060 journées de vingt-quatre heures employées au travail à l'air comprimé. Le nombre moyen d'ouvriers employé par jour était de 32 au déblai du fond et de 22 au bétonnage des caissons.

Quant aux effets de ces coups de pression, ils se sont traduits par une douleur locale intense à telle ou à telle partie du corps; les seuls remèdes appliqués ont consisté en des frictions et du repos.

Aucun de ces coups de pression n'a eu de conséquences funestes.

D'autre part, le cahier des charges n° 52 de 1908 est relatif aux travaux de construction d'un tronçon du bassin-canal et de deux darses au nord d'Anvers.

L'article 13 détermine les conditions dans lesquelles devront être exécutés les travaux à l'air comprimé. Ces conditions ont été empruntées textuellement à la soumission de MM. Coiseau et Cousin relative au fonçage de caissons de butée devant des tronçons de murs de quai qu'il fallait consolider à Zeebrugge. Ces caissons ont été foncés, les uns à la cote ( $-16^m65$ ), les autres à la cote ( $-18^m20$ ).

Au début des travaux, l'on a constaté chez les ouvriers fonceurs assez bien de coups de pression, mais la situation s'est rapidement améliorée et, somme toute, le nombre d'accidents n'a pas été supérieur — proportion gardée — à celui que l'on a constaté lors de la construction des 2,000 mètres de murs de quai au sud d'Anvers.

Il conviendra certainement de s'inspirer, en vue des travaux d'Anvers, des mesures sanitaires adoptées par la Hollande.

En voici un aperçu très complet.

#### PAYS-BAS.

##### *Règlement concernant l'exécution des travaux à l'air comprimé.*

« Les mesures sanitaires à observer dans l'exécution des fondations pneumatiques sont actuellement définies dans les Pays-Bas par une loi spéciale promulguée le 22 mai 1903 et par un arrêté royal du 26 janvier 1907 pris en conformité de celle-ci.

» Cet arrêté remplace un autre édicté le 27 juin 1903 et que l'expérience a permis de reviser.

» La loi ne concerne que le principe même de la réglementation. Elle délègue au pouvoir royal le soin d'édicter le règlement, désigne les personnes responsables de son application et les fonctionnaires de l'inspection du travail chargés de veiller à son observation; elle fixe les pénalités en cas d'infraction et les formalités d'ordre administratif et judiciaire.

» Nous nous en tiendrons à l'analyse de l'arrêté royal qui est seul d'ordre technique et nous nous bornerons à citer les dispositions les plus caractéristiques.

» *La chambre de travail* du caisson doit présenter une hauteur suffisante pour que les ouvriers puissent se tenir debout, sauf pendant la durée du remplissage.

» L'installation des *compresseurs à air* et de leurs moteurs doit être faite de telle sorte que lorsque, pour une raison quelconque, un compresseur vient à faire défaut, un autre puisse être mis immédiatement en service. Des machines et mécanismes de réserve doivent toujours être disponibles pour remplacer tous les éléments de l'installation dont la mise hors de service serait dangereuse pour le personnel travaillant à l'air comprimé.

» Les personnes se trouvant dans la chambre de travail et dans les sas doivent pouvoir se mettre en communication, au besoin à l'aide du téléphone, avec le personnel chargé, à l'extérieur, de la surveillance des écluses.

» L'écluse à personnel ou, s'il y en a plusieurs, l'une d'elles doit être normalement ouverte vers la chambre de travail.

» Aux changements d'équipe, lorsqu'il n'existe qu'une cheminée à personnel, l'équipe arrivant au travail ne peut entrer avant que celle qui cesse le travail soit sortie. Tous les appareils destinés à l'entrée et à la sortie de l'air du sas à personnel ne peuvent être manœuvrés à volonté et doivent être mis hors de la portée des ouvriers. Des cheminées et sas distincts sont affectés à l'éclusage du personnel et des matériaux à moins que les dimen-

sions du caisson ne permettent l'installation que d'une cheminée. Des couvertures de laine sont mises à la disposition des ouvriers sortant de l'écluse.

» *L'air comprimé* de la chambre de travail et des écluses à personnel doit être maintenu à une température comprise entre 10° et 18° et aussi sec que possible. Les écluses à personnel sont pourvues d'installations permettant de limiter à 4° les variations de la température à la décompression. La chambre de travail doit être alimentée en air à raison de 45 mètres cubes par homme et par heure. Ce chiffre est réduit à 25 si la pression effective ne dépasse pas une demi-atmosphère.

» *Un éclairage électrique* suffisant doit être installé dans la chambre de travail, les cheminées et les écluses.

» Les dimensions du sas à personnel doivent être telles qu'on y dispose intérieurement d'une hauteur de 1<sup>m</sup>85 et d'une surface utile de 0<sup>m</sup>230, 0<sup>m</sup>235 ou 0<sup>m</sup>240 par homme, suivant que la pression de l'air dépasse de 1, 2 ou plus de 2 atmosphères la pression atmosphérique.

» Dès que la pression dépasse de 1 1/2 atmosphère la pression atmosphérique, on doit installer sur le chantier une *écluse de recompression* ou un dispositif analogue destiné au traitement des malades.

» Un local convenablement installé, bien chauffé et éclairé doit être mis à la disposition des ouvriers pour leur permettre de se reposer. A ce local sont annexés un séchoir pour les vêtements et un dortoir, si c'est nécessaire, ainsi que des water-closets, lavabos et vestiaires. Des boissons chaudes, mais non alcooliques, seront servies gratuitement aux ouvriers. Le local précité doit avoir au moins 3 mètres de hauteur et offrir au moins 6 mètres cubes d'air par homme.

» Tout chantier de travaux à l'air comprimé doit être pourvu d'un *service médical*. Un médecin attaché aux travaux est chargé de ce service par l'entrepreneur. Lorsque la pression dépasse de 1 1/2 atmosphère la pression atmosphérique, le ministre désigne, pour être présents de façon constante sur les travaux, un ou plusieurs étudiants en médecine. L'indemnité qui leur est allouée est payée par l'Etat et remboursée à celui-ci par l'entrepreneur.

» Ne sont admis à travailler dans l'air comprimé que les personnes remplissant les conditions suivantes : a) être porteur d'un certificat délivré par le médecin du chantier après une visite portant notamment sur les organes de la circulation du sang, de la respiration, du système nerveux et de l'ouïe ; b) être âgé de 20 à 35 ans lorsque la pression effective dépasse 3 atmosphères, et de 20 à 45 lorsqu'elle est inférieure à ce chiffre.

» La visite médicale est faite toutes les semaines si la pression effective est supérieure à 1 1/2 atmosphère. Dans le même cas, le personnel médical de service examine les ouvriers avant chaque descente.

» La durée des éclusages est réglée comme suit : « A l'entrée, une demi-minute au moins pour chaque 1/10 d'atmosphère de pression effective. A la sortie, une minute par 1/10 d'atmosphère de pression effective lorsque celle-ci

est inférieure à  $\frac{1}{2}$  atmosphère; cinq minutes plus une minute et demie par  $\frac{1}{10}$  d'atmosphère au delà d'une demi-atmosphère, lorsque la pression dépasse ce dernier chiffre, mais reste inférieure à  $1 \frac{1}{2}$  atmosphère; vingt minutes augmentées de deux minutes par  $\frac{1}{10}$  d'atmosphère au delà de  $1 \frac{1}{2}$  lorsque la pression effective est inférieure à  $1 \frac{1}{2}$  atmosphère et inférieure à 3 atmosphères; cinquante minutes plus trois minutes par  $\frac{1}{10}$  d'atmosphère au delà de 3 atmosphères, lorsque la pression effective dépasse ce dernier chiffre.

» Quand la pression effective est inférieure à 3 atmosphères, la durée du travail ne peut dépasser, par jour, huit heures moins le temps nécessaire aux éclusages d'entrée et de sortie, ainsi qu'à un repos d'une demi-heure au moins, qui doit être accordé après quatre heures de travail consécutif. Après chaque séjour dans l'air comprimé, l'ouvrier doit, avant d'y être admis à nouveau, rester à l'air libre au moins un temps égal à deux fois la durée de ce séjour, sans que ce temps puisse être inférieur, en aucun cas, à huit heures.

» Lorsque la pression effective atteint ou dépasse 3 atmosphères, le séjour dans l'air comprimé ne peut durer plus d'une heure et demie en une fois et plus de trois heures par jour.

» Plusieurs dispositions du règlement ne sont pas applicables lorsque la pression effective ne dépasse pas une demi-atmosphère. »

## ANNEXE B.

## CONVENTIONS RELATIVES AU PORT D'ANVERS.

11 mai 1815. — Arrêté portant cession à la ville d'Anvers de ses bassins.  
(Non inséré au *Journal officiel*, 1815, p. 211.)

NOUS GUILLAUME, ETC.

Vu le rapport de notre conseiller d'État, commissaire général des Finances, et de l'avis de notre commissaire général de l'Intérieur sur le mode d'administration auquel sont actuellement soumis les bassins existant dans les ports des villes d'Anvers, Bruges et Ostende, et la nécessité d'adopter des mesures pour assurer leur conservation et régler l'emploi de leurs produits;

Considérant que la surveillance et le soin de ces constructions si importantes d'utilité publique ne peuvent mieux être confiés qu'aux administrations des villes qui ont elles-mêmes intérêt majeur à leur conservation;

Voulant d'ailleurs montrer notre constante sollicitude pour tout ce qui concerne les intérêts des villes de nos provinces méridionales en général, et donner en particulier une marque de notre munificence à nos villes d'Anvers, Bruges et Ostende;

Notre Conseil privé entendu,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÉTONS :

ARTICLE PREMIER. — Les bassins de commerce existant dans les ports d'Anvers, Bruges et Ostende sont cédés à ces villes en toute et pleine propriété.

ART. 2. — Les dépenses d'entretien de ces bassins seront supportées en entier par les villes, qui jouiront des revenus, produits et autres avantages de ces établissements.

ART. 3. — Néanmoins, il ne pourra être perçu aucune espèce de droit de bassin, sous quelque dénomination que ce puisse être, que sur des tarifs spéciaux approuvés par nous et qui seront présentés à notre approbation avec l'avis de nos commissaires généraux de l'Intérieur et des Finances, qui entendront au préalable les Chambres de commerce dans leurs intérêts.

ART. 4. — Les administrations communales des villes d'Anvers, Bruges et Ostende, de concert avec les Chambres de commerce, formeront des règlements pour le service et la police des dits bassins; ces règlements seront également approuvés par Nous, sur le rapport de nos commissaires généraux de l'Intérieur et des Finances.

ART. 5. — Nos commissaires généraux susdits sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent.

---

12 décembre 1815. — Arrêté royal portant cession à la ville d'Anvers de son port. (Non inséré au *Journal officiel*.)

---

NOUS GUILLAUME, ETC.

Vu notre arrêté du 11 mai 1815, n° 426, sur la cession des bassins d'Anvers;

Sur le rapport de notre ci-devant commissaire général de l'intérieur, 1<sup>re</sup> section, n° 2702, et celui de notre ministre du Waterstaat du 13 octobre dernier;

Vu les considérations de notre conseiller d'État, commissaire général des finances, du 5 décembre 1815, n° 120,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER. — La cession faite par notre arrêté du 11 mai 1815, n° 426, à la ville d'Anvers, comprend les bassins construits au nord-est de son port, avec leurs ouvrages, dépendances et terrains tels qu'ils existent dans l'étendue désignée en l'article suivant, et pour autant qu'ils étaient la propriété de l'État à l'époque du 11 mai 1815.

ART. 2. — Les terrains formant ladite cession sont limités à l'ouest par le lit du fleuve, au sud par les habitations de la rue des Brasseurs et son prolongement en parallèle exacte avec les quais des bassins; à l'est par une ligne tirée à 12 mètres (environ 37 pieds) du pied du talus inférieur du rempart et parallèlement à ce talus; au nord, enfin, par une ligne droite,

liée par une section de cercle à celle précédemment énoncée, parallèle au grand axe des bassins, à 150 mètres (environ 450 pieds) de cet axe ; le tout suivant l'indication portée au plan des lieux annexé au présent arrêté.

ART. 3. — La ville d'Anvers pourra disposer librement de cette concession, en se conformant aux lois, aux règlements de son administration intérieure et aux dispositions énoncées au présent arrêté, sans pouvoir être grevée en aucune manière des charges ou dettes quelconques résultant de l'acquisition des terrains ou de l'établissement des ouvrages qui constituent les bassins et leurs dépendances, dans l'étendue indiquée en l'article 2.

ART. 4. — Elle percevra les droits de bassins et de quais, et telles autres taxes qu'il pourrait Nous plaire de lui octroyer, à charge que leur perception soit en harmonie avec celles établies sur la navigation dans les eaux intérieures du domaine public, et elle pourra aliéner ou mettre en location des terrains lui concédés, excédant les abords du bassin, aux conditions que Nous aurons approuvées de l'avis de l'administration qui sera chargée par Nous de la conduite des travaux publics au port d'Anvers.

ART. 5. — Tous les produits résultant des dispositions prévues au précédent article seront renseignés, ainsi qu'il appartiendra, et exclusivement consacrés à la destination des ouvrages indiqués ci-après, jusqu'à leur entier perfectionnement.

ART. 6. — La ville pourvoira à l'administration, à la conservation, à l'entretien et au perfectionnement des bassins, de leurs quais, écluses, ouvrages, abords et dépendances ; ensuite successivement, et pour autant que nous le jugerons utile et que les produits prévus en l'article 4 seront suffisants, elle pourvoira à l'achèvement de la machine à mâter et des deux formes de construction projetées à leur extrémité ; à l'ouverture d'une communication libre et entière du grand bassin et de ses quais avec l'Escaut et ses abords par le canal des Brasseurs et des Vieux Lions et ses quais, et à la construction de bâtiments d'un ordre régulier sur les deux côtés des bassins ; le tout sous notre approbation et d'après les indications et sous la surveillance immédiate de ladite administration chargée des travaux publics.

ART. 7. — Dans les cas d'invasion de forces ennemies ou de tout autre événement qui puisse rendre l'occupation momentanée des bassins d'Anvers nécessaire au maintien des intérêts maritimes ou militaires du royaume, cette occupation sera faite sans que la ville ou le commerce aient de ce chef aucune indemnité à prétendre ; Nous réservant expressément, en la présente concession, cette dérogation aux principes généraux qui pourront exister à cet égard.

ART. 8. — La remise définitive des bassins d'Anvers, aux conditions qui viennent d'être mentionnées, sera effectuée au 1<sup>er</sup> janvier 1816.

ART. 9. — Copie du présent arrêté sera adressée à nos ministres de l'Intérieur, des Finances et du Waterstaat, pour veiller à son exécution, chacun en ce qui le concerne.

---

20 avril 1819. — Arrêté relatif aux bassins de la ville d'Anvers.

(Non inséré au *Journal officiel*.)

---

NOUS, GUILLAUME, ETC.,

Sur la proposition de notre ministre du Waterstaat et des Travaux publics, en date du 26 mars dernier, n° 983, tendant à être autorisé à faire exécuter les travaux de renouvellement du troisième côté ou de la tête avancée dans l'Escaut nommée le Chantier du port d'Anvers;

Vu son rapport ultérieur du 8 de ce mois, littéra C, n° 1.182;

Revu notre arrêté du 10 décembre 1818, n° 19, allouant une somme de fl. 6.842,75 pour le rétablissement et l'entretien des différentes digues dans le port d'Anvers, et pour le pavement de la digue du chantier et de la plaine de Sainte-Walburge; revu également le rapport de notre ministre susdit en date du 4 août 1818, n° 11.682;

Nous avons trouvé bon et entendu de rejeter la proposition de notre ministre du Waterstaat et des Travaux publics, en date du 26 mars dernier, n° 983, et de l'informer néanmoins de remettre à la régence de la ville d'Anvers les digues comprises dans le plan dressé sous l'administration française, et qui sont actuellement achevées jusque sur une partie de la digue du chantier, ainsi que la tête avancée nommée le Chantier dans le port d'Anvers, de manière que l'État soit désormais déchargé des dépenses de ce chef. La régence de ladite ville recevra par les soins de notre ministre susnommé, sur l'article 5 du chapitre 10 du budget de son département pour l'année courante, une somme de 15.000 florins une fois payée, à titre de subside, pour l'achèvement des digues du chantier et pour tous autres travaux qu'elle jugera utile de faire exécuter.

Notre ministre du Waterstaat et des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont il sera donné information à notre ministre de l'Intérieur et à la Cour des Comptes, pour direction.

---

**Convention du 16 janvier 1874 entre le ministre des Finances et le Collège  
des bourgmestre et échevins d'Anvers.**

Entre M. Jules Malou, ministre des Finances, stipulant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des Chambres,

Et le Collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville, et sous réserve de l'approbation du Conseil communal,

A été dit et convenu ce qui suit :

Le Gouvernement belge, ayant exprimé l'intention de proposer aux Chambres de reprendre, pour les faire reconstruire sur un nouvel alignement, les quais remis à la ville d'Anvers en vertu de l'arrêté royal du 20 avril 1819, a offert, sous toute réserve des droits de propriété de l'État, à l'administration communale de lui confier la gestion, tant des parties des quais remises en 1820, que des parties à reprendre, par suite de la reconstruction, sur le lit du fleuve ou sur les canaux encore existants.

Cette offre ayant été acceptée, les soussignés ont arrêté ainsi qu'il suit les clauses et conditions de leur accord :

**ARTICLE PREMIER.** — Les quais d'Anvers, entre l'écluse du Kattendyck et la batterie Saint-Michel, seront reconstruits sur un nouvel alignement aux frais de l'État.

Il supportera aussi les dépenses des expropriations que l'exécution du plan rendrait nécessaires.

Il y aura, le long des quais reconstruits, un mouillage à marée basse suffisant pour que les navires du plus fort tonnage puissent y accoster, au moins sur une étendue de 1.000 mètres de la partie nord. Le mouillage pourra être moindre le long des autres sections.

Le werf sera enlevé.

L'alignement des nouveaux quais ne sera décrété par le Gouvernement qu'après avoir été soumis à l'avis du Conseil communal.

**ART. 2.** — L'État, moyennant les réserves faites ci-dessus, remet à la ville d'Anvers, qui les accepte pour être gérés dans l'intérêt commun :

1° Les quais et leurs dépendances dans les limites indiquées au § 1<sup>er</sup> de l'article 1<sup>er</sup>, et tels qu'ils sont décrits dans le procès-verbal du 13 juillet 1820 et qu'elle en possède aujourd'hui l'administration ;

2° Les terrains qui seront conquis sur l'Escaut par suite de la reconstruction de ces quais ;

3° Les terrains que le comblement des canaux rendra disponibles.

Il sera dressé, en double expédition, un plan de l'état actuel des lieux

et, de même, après l'achèvement des travaux, un plan des terrains qui seront remis à la ville.

Ces plans indiqueront séparément et distinctement les parties de ces terrains qui continueront de servir de voirie communale.

ART. 3. — A mesure qu'une section des quais sera reconstruite et nivelée et que les pavages nécessaires y seront faits, elle sera remise à la ville, qui devra y installer à ses frais tous les engins nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement des navires, ainsi que des hangars, magasins ou lieux de dépôt pour les marchandises, des salles d'attente pour voyageurs aux débarcadères des bateaux à vapeur, etc. Le tout d'après les plans qui seront présentés par la ville et soumis à l'approbation du Gouvernement.

ART. 4. — Les dépenses de dragage du fleuve, ainsi que les grosses réparations ou les reconstructions partielles des murs des quais seront à la charge de l'État.

Toutes les autres dépenses d'entretien ou de renouvellement seront à la charge de la ville.

ART. 5. — L'État établira à ses frais les voies ferrées d'après un tracé qui sera soumis à l'avis de l'administration communale; il en percevra seul les péages; toutes dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de ces voies seront à sa charge.

Sur les quais ou sur la voirie qui les longe, il ne pourra être établi de tramway sans l'assentiment préalable du Gouvernement.

ART. 6. — Les recettes brutes de toute nature provenant directement ou indirectement des quais, terrains ou autres dépendances, telles que droits de navigation à raison de l'accostage aux quais, des opérations de commerce faites en rade ou des canaux, taxes, redevances ou rétributions, soit pour l'emploi des grues ou autres engins, soit pour l'usage ou la location des hangars, magasins, terrains, salles d'attente et autres installations, et généralement tous produits quelconques seront partagés de la manière suivante :

1° La ville prélèvera :

*A.* Les frais de gestion et de surveillance. Le tantième de ces frais sera établi, à forfait, de commun accord, après la troisième année d'exploitation complète, d'après les dépenses réelles de gestion qui, pour ces trois premiers exercices, seront constatées, reconnues et auront été bonifiées à la ville;

*B.* Une somme annuelle de 100.000 francs, moyennant laquelle elle pourvoira aux frais de police, d'entretien et de renouvellement des pavages, autres frais de voirie et dépenses de toute nature qui sont à sa charge aux termes du présent contrat.

2° Le surplus sera réparti entre l'État et la ville, au prorata des dépenses de premier établissement qu'ils auront faites.

ART. 7. — Après l'achèvement des travaux de reconstruction et des installations, les comptes du coût de premier établissement seront arrêtés de commun accord entre parties. A défaut d'entente, la Cour des Comptes statuera comme arbitre souverain et sans recours.

ART. 8. — La ville tiendra une comptabilité distincte pour toutes les recettes à partager.

Le Gouvernement pourra nommer un ou plusieurs commissaires spéciaux pour surveiller et contrôler, soit la perception, soit la comptabilité de ces recettes.

ART. 9. — Tous les règlements et tarifs concernant la gestion devront être approuvés par le Gouvernement.

Il se réserve en tout temps le droit de réclamer l'abaissement de ces tarifs dans l'intérêt du commerce.

En ce cas, le préavis sera donné au moins trois mois d'avance à la ville.

ART. 10. — L'article 6 relatif au partage des recettes brutes sera applicable à dater du 1<sup>er</sup> janvier qui suivra la remise à la ville de 1.000 mètres de quais pour être mis en service, mais seulement pour cette partie et pour la partie correspondante à la rade.

ART. 11. — Après la quarantième année à partir de la mise en service de la totalité des quais reconstruits, le présent contrat pourra être dénoncé de part et d'autre, d'année en année, moyennant préavis donné au moins six mois d'avance.

ART. 12. — A mesure que l'avancement des travaux de reconstruction des quais l'exigera, les quatre canaux qui débouchent dans l'Escaut seront fermés et remblayés aux frais de l'État, si un bassin spécial ou une partie des quais est mise à la disposition du batelage.

Les dépenses de construction des égouts qui devraient être faits par suite du comblement des canaux seront à la charge de la ville.

ART. 13. — La ville aura, pendant les six mois qui suivront le jour où le présent contrat deviendra définitif, la faculté d'exercer l'option que l'État a réservée en sa faveur par l'article 5 du contrat conclu entre le ministre des Finances, la Compagnie immobilière de Belgique et M. le docteur Strousberg, pour reprendre de cette Compagnie la construction et l'exploitation, tant du bassin de batelage à construire dans les terrains de la citadelle du sud que du quai longeant ces terrains, et ce aux conditions énoncées dans le contrat précité.

ART. 14. — Le présent contrat, lorsqu'il sera définitif, sera enregistré au droit fixe.

ART. 15. — Le présent contrat sera réputé nul et non avenu, s'il n'est pas ratifié par le Conseil communal d'Anvers dans le mois à dater de ce jour, et par les Chambres législatives avant le 31 mars prochain.

En ce cas, chacune des parties demeurera entière dans tous ses droits.

Fait en double à Bruxelles, le 16 janvier 1874.

J. MALOU.

LÉOPOLD DE WÆL.

JACQUES GUYLITS.

FERD. VAN DER TAELEN.

J. LEFEBVRE.

E. ALLEWAERT.

(Approuvé par la loi du 17 avril 1874.)

---

### Convention du 19 janvier 1881 entre l'État et la ville d'Anvers.

---

Entre M. Charles Graux, ministre des Finances, M. le général major Gratry, ministre de la Guerre, et M. Charles Saintelette, ministre des Travaux publics, stipulant au nom de l'État belge, sous réserve de l'approbation des Chambres, d'une part,

Et MM. les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers, agissant sous réserve de l'approbation du Conseil communal, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — L'État belge cède en toute propriété à la ville d'Anvers, qui accepte, les immeubles suivants :

1° Le terre-plein de la citadelle du nord et les terrains adjacents ou voisins, d'une contenance de 33 hectares 94 centiares, figurés aux deux plans ci-annexés ;

2° La maison hanséatique, d'une superficie de 49 ares 56 centiares, située à Anvers, entre les deux anciens bassins, faisant front, à l'est, au quai de Hambourg et limitée, des autres côtés, par la place Hanséatique, les quais de Brême et de Lubeck, cadastrée section A, n° 30 ;

3° L'ancienne caserne de Hesse, située place de Hesse, à Anvers, cadastrée section B, n° 182, pour une contenance de 14 ares 53 centiares ;

4° Un terrain de 2.271<sup>m</sup>46, restant de la parcelle 3.692<sup>m</sup>81 située près de l'emplacement de l'ancien canal de l'Ancre, à Anvers, et dont il a été fait une emprise de 1.421<sup>m</sup>65 cédée à la ville d'Anvers, suivant convention en date du 13 septembre 1878, pour être incorporée dans la voie de 30 mètres de largeur établie entre les quais de l'Escaut et l'avenue du Commerce.

ART. 2. — Il s'engage en outre à exécuter à ses frais et périls, dans le délai de deux ans, à compter du jour de la publication au *Moniteur* de la loi approuvant la présente convention, le détournement du petit et du grand Schyn, par l'avant-fossé de l'enceinte fortifiée et de la citadelle du nord, à partir du point où ce cours d'eau se jette actuellement dans l'avant-fossé du front 4-5.

Ce travail sera effectué de façon à ne pas intercepter la communication des eaux à la porte du Schyn, entre l'intérieur de la ville et l'extérieur de l'enceinte.

ART. 3. — La ville d'Anvers s'engage à payer à l'État, tant comme prix d'achat des immeubles énumérés dans l'article premier que pour sa part d'intervention, fixée à forfait, dans les travaux qui font l'objet de l'article 2, une somme de trois millions sept cent soixante-seize mille francs.

Cette somme sera due à partir du jour de la délivrance des immeubles vendus, qui aura lieu aussitôt après l'approbation de la présente convention.

ART. 4. — La ville d'Anvers s'engage à conserver l'intégralité ou telle partie de la somme stipulée en l'article précédent qu'il conviendra au Gouvernement de ne pas recevoir au comptant; elle s'oblige à payer, sur la somme dont elle demeurera ainsi débitrice, un intérêt annuel de fr. 3.75 %.

Le Gouvernement aura la faculté de réclamer en tout temps, moyennant un préavis de deux mois, le paiement de telle partie du prix qu'il jugera utile.

Toutefois, si les sommes dont le paiement a été demandé ne s'élèvent pas au moins à un million le 1<sup>er</sup> janvier 1884, à deux millions le 1<sup>er</sup> janvier 1885, à trois millions le 1<sup>er</sup> janvier 1886, la ville d'Anvers aura la faculté de se libérer à chacune de ces dates, jusqu'à concurrence des sommes précitées. Elle remboursera le 1<sup>er</sup> janvier 1887 le montant intégral des sommes dont elle sera encore débitrice à cette date.

ART. 5. — Les immeubles vendus seront délivrés à la ville d'Anvers dans l'état où ils se trouvent actuellement.

Toutefois, le département de la Guerre se réserve la faculté d'enlever des fronts intérieurs destinés à être démolis et des glacis de la place d'Armes de ces fronts, et ce, sans avoir à payer aucune indemnité, cent mille mètres cubes de terres ainsi que tous les matériaux en fer, pierre, pavé, brique et bois, qu'il lui conviendra d'utiliser. Ces terres et ces matériaux seront enlevés dans le délai de quinze mois, à compter du jour de la publication de la loi approuvant la présente convention.

ART. 6. — La ville d'Anvers soumettra à l'approbation du Gouvernement les plans des établissements maritimes pour la construction desquels le terre-plein de la citadelle du nord lui est cédé. Ces plans contiendront l'indication des voies de communication de toute nature que la ville se propose d'ouvrir, et celle des terrains dont elle jugera l'expropriation nécessaire pour l'exécution de ces travaux.

L'approbation sera donnée dans le délai de six mois, à dater de la remise des plans, quant à l'emplacement et au dispositif de l'écluse de mer, et dans le délai de trois mois, pour tous les autres ouvrages.

Le Gouvernement s'engage envers la ville d'Anvers à établir les voies et les installations de chemin de fer nécessaires à une bonne exploitation des nouveaux bassins. La ville d'Anvers mettra gratuitement à la disposition de l'État les terrains nécessaires à cet effet.

ART. 7. — La ville d'Anvers s'engage à appliquer aux nouveaux bassins les mêmes règlements et tarifs que ceux qui régissent les bassins actuellement existants.

ART. 8. — Les travaux à effectuer pour la ville d'Anvers seront déclarés d'utilité publique.

Le droit de poursuivre les expropriations des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux sera accordé à la ville d'Anvers.

La présente convention sera enregistrée au droit fixe.

Ainsi fait, en double, le dix-neuf janvier 1800 quatre-vingt-un.

*Le ministre des Finances,*

(S.) CHARLES GRAUX.

*Le Secrétaire communal,*

(S.) DE CRAEN.

*Le Collège des Bourgmestre et Échevins  
de la ville d'Anvers :*

(S.) LÉOPOLD DEWAELE.

JACQ. CUYLITS.

FERD. VANDERTAELLEN.

J. LEFEBVRE.

ALLEWAERT.

VAN DEN NEST.

*Le ministre de la Guerre,*

(S.) AUG. GRATRY.

*Le ministre des Travaux publics,*

(S.) SAINCTELETTE.

Enregistré à Anvers, le premier février 1881, vol. 542, folio 29, R°, case 3, deux rôles sans renvoi. Reçu deux francs quarante centimes.

*Le Receveur,*

(S.) SEVRANCKX.

Transcrit le dix-huit août 1800 quatre-vingt-un, vol. 1391, n° 36, et

inscrit d'office le même jour au vol. 523, n° 258. Reçu six francs cinquante trois centimes.

*Le Conservateur des Hypothèques, à Anvers,*  
(S.) EYERMAN.

Dépôt n° 2735.

Droit . . . . .	
Dépôt . . . . .	fr. 0 33
Timbre. . . . .	1 99
Salaire. . . . .	2 44
Ex officio . . . . .	2 07
	<hr/>
TOTAL. . . . .	fr. 6 53

**Convention du 10 mai 1890 entre le Gouvernement et la ville d'Anvers.**

Entre M. A. Beernaert, ministre des Finances, et M. L. De Bruyn, ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, stipulant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des Chambres, d'une part ;

Et le Collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville, sous réserve de l'approbation du Conseil communal, d'autre part,

Il a été fait la convention suivante :

ARTICLE PREMIER. — L'Etat fera construire, à ses frais, le long de l'Escaut, un quai de 100 mètres de largeur, voirie comprise, s'étendant depuis le chenal d'accès de l'écluse du Kattendyk jusqu'à celui de la nouvelle écluse projetée par la ville d'Anvers pour donner un accès direct aux nouveaux bassins America et Africa.

Il fera également construire, à ses frais, à titre d'intervention dans les dépenses d'édification de la nouvelle écluse prémentionnée, le mur sud du chenal d'accès à cette écluse.

Le mur nord du chenal d'accès à l'écluse du Kattendyk sera relevé, par ses soins, au niveau à réaliser pour le nouveau quai.

L'Etat supportera aussi les dépenses des expropriations nécessaires dans la zone de 100 mètres de largeur à partir de l'arête du nouveau mur à l'Escaut, sauf en ce qui concerne les propriétés déjà acquises par la ville d'Anvers et dont le prix d'acquisition lui sera compté comme apport dans les travaux. Les terrains qui sont situés en arrière de la zone précitée et qui

sont nécessaires à la construction du mur sud du chenal d'accès à la nouvelle écluse projetée, seront mis par la ville à la disposition de l'État.

La ville aura également à prendre à ses frais les dispositions qui doivent précéder le percement de la digue de polder, nécessité par la construction du dit mur sud du chenal.

Ces dispositions devront être réalisées au plus tard deux ans et demi après la date qui sera fixée pour le commencement des travaux prémentionnés à exécuter par l'État. En cas de retard, la ville aura à sa charge l'indemnité de chômage qui sera fixée par la soumission de l'entrepreneur de ces travaux. Cette indemnité ne pourra toutefois pas dépasser 500 francs par jour.

ART. 2. — Dès que le nouveau quai sera construit et nivelé, il sera remis à la ville pour être géré dans l'intérêt commun. La ville devra y effectuer, sur toute la largeur des quais et de la voirie, les travaux de pavage et d'égouts, ainsi que le prolongement du collecteur construit dans l'ancien lit du Schyn, y installer tous les engins nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement des navires, ainsi que des hangars, magasins ou autres lieux de dépôt pour les marchandises et, éventuellement, des salles d'attente pour voyageurs etc., le tout à ses frais et d'après des plans à soumettre par elle à l'approbation du Gouvernement.

Le quai et ses dépendances seront exempts de toutes taxes locales.

ART. 3. — Il sera dressé en double un plan de l'état actuel des lieux et, de même, après l'achèvement des travaux, un plan des terrains qui seront remis à la ville.

ART. 4. — Les dépenses de dragage du fleuve, ainsi que les grosses réparations ou les reconstructions partielles du mur de quai à l'Escaut, à l'exclusion de ses musoirs de raccordement aux chenaux des écluses, seront à la charge de l'État.

Toutes les autres dépenses d'entretien ou de renouvellement seront à la charge de la ville.

ART. 5. — L'État établira à ses frais les voies ferrées, d'après un tracé qui sera soumis à l'avis de l'administration communale; il en percevra seul les péages; toutes dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation seront à sa charge.

ART. 6. — Sur les terrains remis, il ne pourra être établi de tramway sans l'assentiment du Gouvernement.

ART. 7. — A partir de la date de remise du nouveau quai, la ville d'Anvers sera chargée de pourvoir, à ses frais exclusifs, à la satisfaction de l'État, à la gestion et à l'entretien de l'écluse du Kattendyk, de son chenal et de ses autres dépendances (pont roulant, maison éclusière, etc.). Toutefois, l'État supportera éventuellement les dépenses à résulter de la reconstruction partielle ou totale de l'écluse, de ses portes ainsi que des murs du chenal. Il interviendra pour moitié dans les frais de reconstruction partielle ou totale du pont roulant.

ART. 8. — Les articles 6, 7, 8 et 9 de la convention conclue entre parties le 16 janvier 1874, approuvée par la loi du 17 avril suivant, seront appliqués au nouveau quai à construire par l'État et à outiller par la ville. Toutefois, la somme de 100.000 francs, mentionnée à l'article 6 de cette convention et portée à 150.000 francs par l'article 5 de la convention additionnelle du 14 mars 1874, sera portée à 170.000 francs à partir de la mise en service.

Le même article 6, en ce qui concerne le partage des recettes brutes, sera applicable au quai à construire, à partir de la même date.

Il sera prélevé par la ville la somme de 50.000 francs; fixée à forfait et annuellement, pour les charges lui imposées par l'article 7. En cas d'insuffisance des produits, l'État acquittera la différence.

A l'expiration de la présente convention, celles du 16 avril 1858 et du 19 avril 1884 rentreront en vigueur.

ART. 9. — Le présent contrat ne pourra être dénoncé que de la même manière et en même temps que les conventions entre parties, approuvées par la loi du 17 avril 1874.

ART. 10. — Le présent contrat sera réputé nul et non venu s'il n'est pas ratifié par le Conseil communal d'Anvers et par le pouvoir législatif.

Il sera enregistré gratis.

Fait en double à Anvers et à Bruxelles, le 10 mai 1890.

A. BEERNAERT.  
LEON DE BRUYN.

LÉOPOLD DE WAEL.  
JOSEPH LEFEBVRE.  
GEORGES GITS.  
JAN VAN RYSWYCK.  
A. VAN DEN NEST.  
DE BRAUWERE.

Vu et approuvé par le Conseil communal d'Anvers, en séance du 12 mai 1890.

Par ordonnance :

*Le Secrétaire,*  
DE BRAUWERE.

*Le Bourgmestre, Président,*  
LÉOPOLD DE WAEL.

Goedgekeurd door de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad. Antwerpen, in zitting van 12 Mei 1890.

Bij verordening :

*De provinciale Greffier,*  
FRED. DE LAET.

*De Deputatie,*  
B<sup>o</sup> ED. OSY DE ZEGWAART.

Enregistré à Bruxelles (Centre), le 27 mai 1890, volume 293, folio 94 recto, case 3, gratis. Deux rôles, un renvoi.

*Le Receveur,*  
GOMBERT.

---

**Quais d'Anvers. — Construction d'une nouvelle section.  
— Convention du 8 mai 1895.**

---

Entre M. Paul de Smet de Naeyer, ministre des Finances, et M. Léon De Bruyn, ministre de l'Agriculture, de l'Industrie, du Travail et des Travaux publics, stipulant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des Chambres, d'une part;

Et le Collège des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville, sous réserve de l'approbation du Conseil communal, d'autre part,

Il a été fait la convention suivante :

ARTICLE PREMIER. — L'État fera construire, à ses frais, le long de l'Escaut, en amont du quai du Sud, une nouvelle section de quai de 2.000 mètres environ de longueur.

L'État supportera les dépenses des expropriations nécessaires dans la zone teintée en rose au plan ci-annexé.

Il prendra à sa charge la moitié de la dépense à faire pour incorporer au quai la zone teintée en bleu.

La ville est autorisée à poursuivre, à ses frais exclusifs et simultanément avec les expropriations à faire par l'État, l'expropriation des terrains compris dans la zone teintée en jaune, laquelle sera portée à 100 mètres de profondeur.

Le Gouvernement s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi portant incorporation au territoire de la ville d'Anvers de tous les terrains acquis aux fins des présentes par l'État et par la ville.

ART. 2. — A mesure que le nouveau quai sera construit et que le terre-plein sera nivelé, il sera remis à la ville pour être géré dans l'intérêt commun. La ville devra y effectuer, sur toute la largeur du quai et de la voirie, les travaux de pavage et d'égouts, y installer tous les engins nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement des navires, ainsi que les hangars, magasins ou autres lieux de dépôt pour les marchandises et,

éventuellement, des salles d'attente pour voyageurs, etc., le tout à ses frais et d'après des plans à soumettre par elle à l'approbation du Gouvernement. Elle supportera également la moitié de la dépense à faire pour incorporer au quai la zone teintée en bleu au plan ci-annexé, sans que sa part d'intervention puisse dépasser cent cinquante mille francs.

Il ne pourra être élevé ni hangar ni aucune autre construction au droit du corps de place sans l'autorisation du Gouvernement.

Le quai et ses dépendances seront exempts de toutes autres taxes que celles à percevoir pour compte commun.

ART. 3. — Après l'achèvement des travaux, il sera dressé, en double, un plan du quai et des terrains qui auront été remis à la ville pour être gérés par elle. Ces plans indiqueront les parties de ces terrains qui serviront de voirie; elles seront classées dans la voirie communale.

ART. 4. — Les dépenses de dragage du fleuve, ainsi que les grosses réparations où les constructions partielles du mur de quai, seront à la charge de l'État.

Toutes les autres dépenses d'entretien ou de renouvellement seront à la charge de la ville.

ART. 5. — L'État établira à ses frais les voies ferrées d'après un tracé qui sera soumis à l'administration communale; il en percevra seul les péages; toutes les dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de ces voies seront à sa charge.

Il ne pourra être établi de tramway sur le terrain remis à la ville sans l'assentiment du Gouvernement.

ART. 6. — Les articles 6, 7, 8 et 9 de la convention conclue entre parties le 16 janvier 1874, approuvée par la loi du 17 avril suivant, seront applicables au nouveau quai à construire par l'État et à outiller par la ville; ils seront interprétés conformément aux principes admis pour le règlement des comptes de la dite convention du 16 janvier 1874. La somme annuelle moyennant laquelle la ville pourvoit actuellement aux frais de police, d'entretien et de renouvellement du pavage, autres frais de voirie et dépenses de toute nature qui sont à sa charge, sera augmentée de quarante francs par mètre courant du nouveau quai, à partir de la mise en exploitation de celui-ci.

ART. 7. — Le nouveau quai est placé sous le régime de l'article 44 de la convention du 16 janvier 1874. Le présent contrat pourra être dénoncé en même temps que cette convention.

ART. 8. — Au cas où la ville déciderait la construction d'une cale sèche, celle-ci serait établie à l'extrémité amont du nouveau quai.

ART. 9. — Le présent contrat sera réputé nul et non avenü s'il n'est pas ratifié par le Pouvoir législatif dans le délai de six mois.

Il sera enregistré au droit fixe.

Fait en double, à Bruxelles, le 8 mai 1895.

*Le Collège des Bourgmestre et Échevins  
de la ville d'Anvers,*

(S.) JAN VAN RYSWYCK.

*Le ministre des Finances,*

(S.) P. DE SMET DE NAEYER.

Par ordonnance :

*Le Secrétaire communal,*

(S.) DE BRAUWERE.

*Le ministre de l'Agriculture, de l'Industrie,  
du Travail et des Travaux publics,*

(S.) LÉON DE BRUYN.

Vu et approuvé par le Conseil communal d'Anvers, en séance du 6 mai 1895.

Par ordonnance :

*Le Secrétaire,*

(S.) DE BRAUWERE.

*Le Bourgmestre, Président,*

(S.) JAN VAN RYSWYCK.

---

Bruxelles, le 21 janvier 1899.

*A Messieurs les Bourgmestre et Echevins de la ville d'Anvers.*

Comme suite à votre lettre du 7 novembre dernier et aux entrevues que j'ai eues, relativement à son objet, avec MM. le Bourgmestre et l'Échevin des Finances, j'ai l'honneur de vous confirmer la résolution prise par le Gouvernement d'acquérir les terrains dont nous nous sommes entretenus et qui sont situés entre la rive droite de l'Escaut et le chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.

J'ai institué à cette fin une Commission spéciale composée de MM. Heysse, inspecteur de l'Enregistrement et des Domaines, à Malines, président, Destryker, vérificateur de l'Enregistrement et des Domaines, à Anvers, et Van Looveren, receveur de l'Enregistrement des actes civils (nord), à Anvers.

Cette Commission a commencé déjà ses travaux préparatoires.

Le Gouvernement sollicitera, par le projet de loi du Budget extraordinaire à présenter prochainement, l'autorisation de procéder aux expropriations.

Il remettra à la ville les terrains nécessaires à l'extension de ses installa-

tions maritimes et de leurs dépendances contre remboursement du montant de la dépense, en principal et accessoires, occasionnée par l'acquisition ou l'expropriation, augmenté des intérêts.

Il est entendu que la remise aura lieu dans l'intérêt exclusif du commerce, c'est-à-dire uniquement en vue de la destination prémentionnée, sans que, par conséquent, la ville puisse en disposer pour d'autres besoins.

Le Gouvernement proposera aux Chambres, quand le moment sera venu, les modifications aux limites des territoires communaux qui seraient reconnues nécessaires pour placer le périmètre des installations maritimes sous la juridiction de l'autorité communale d'Anvers.

Agréé, je vous prie, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

*Le ministre des Finances,*  
(S.) P. DE SMET DE NAEYER.

Anvers, le 27 janvier 1899.

*Le Collège des Bourgmestre et Échevins à Monsieur le ministre  
des Finances, à Bruxelles.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous confirmer notre accord au sujet de votre lettre du 21 de ce mois (Cabinet).

Il est entendu que la ville reprendra les terrains utiles au commerce et aux industries qui s'y rattachent, au prix coûtant augmenté des intérêts, en tenant compte, s'il y a lieu, du produit, de façon que le Gouvernement soit complètement indemnisé de ses débours; et la ville s'engagera même à ne pas céder ces terrains, mais à les utiliser directement elle-même ou à les donner en location dans le but indiqué ci-dessus et au mieux de ses intérêts commerciaux et financiers.

Nous nous tenons prêts, si vous le désirez, à passer avec le Gouvernement une convention dans ce sens.

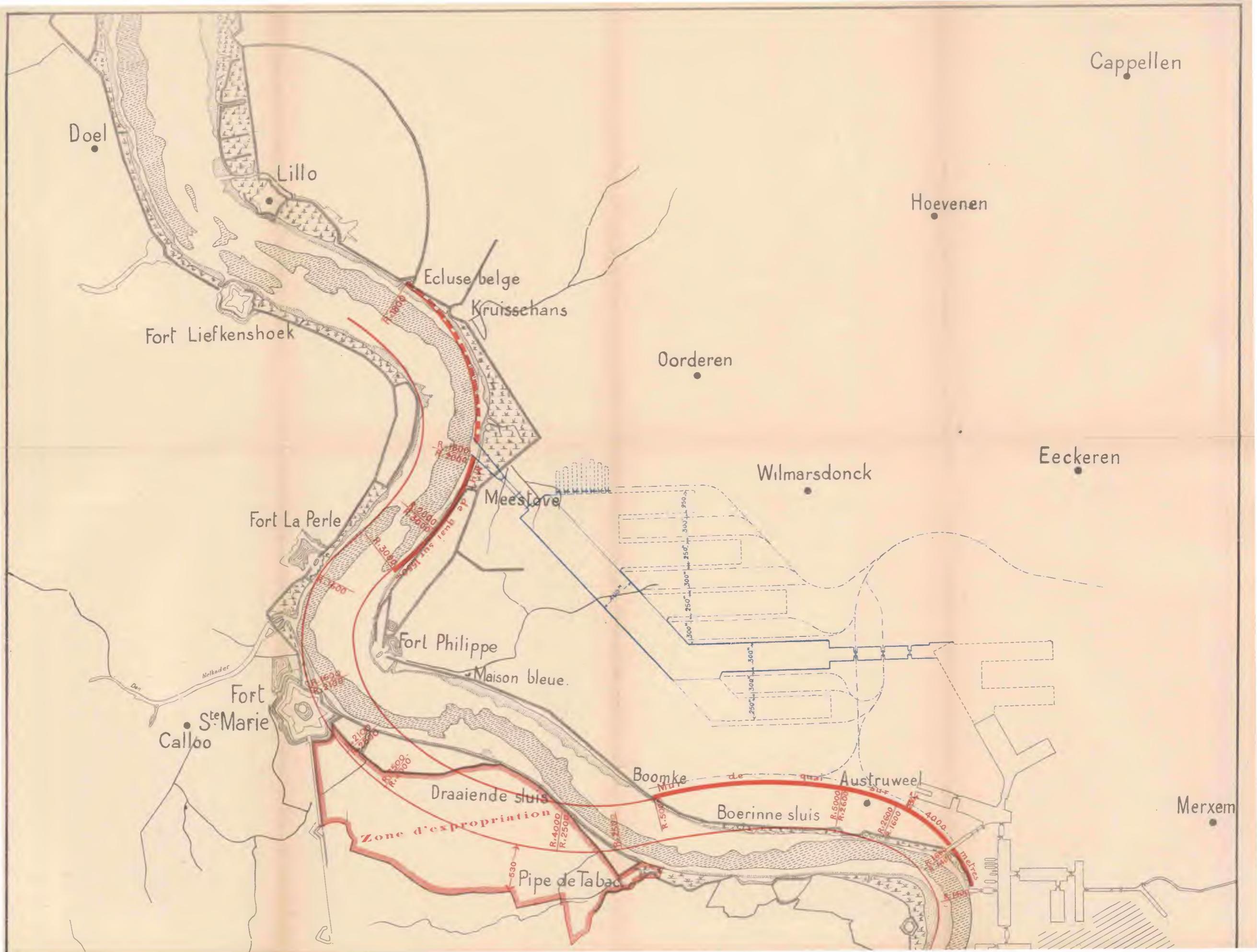
Veillez agréer, Monsieur le ministre, avec nos remerciements, l'expression de notre haute considération.

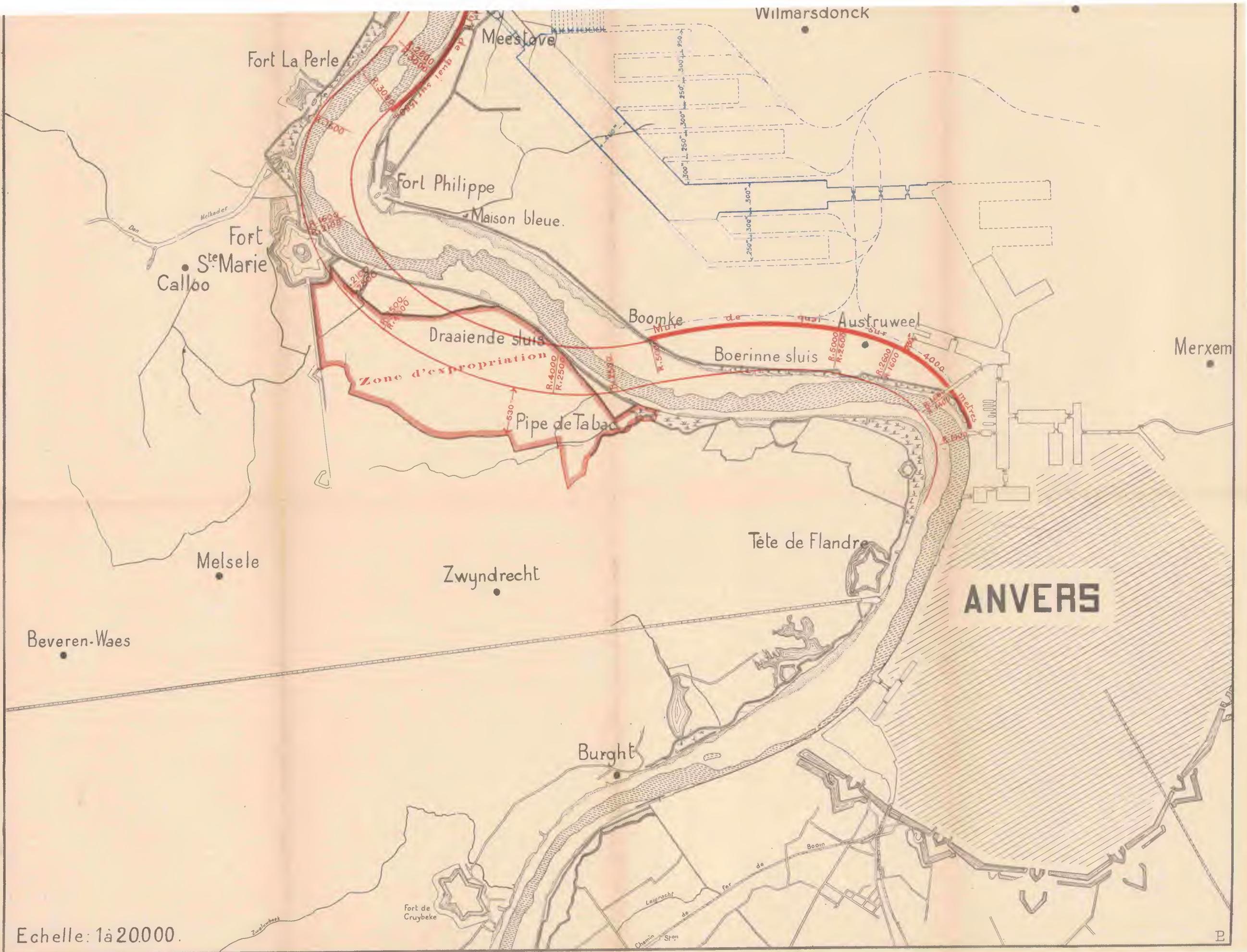
Par ordonnance :

*Le Secrétaire,*  
(S.) POSSEMIERS.

*Le Collège,*  
(S.) VAN RYSWYCK.

(36)





Echelle: 1 à 20.000.

(1)

( N<sup>o</sup> 186 )

# Kamer der Volksvertegenwoordigers.

---

VERGADERING VAN 3 APRIL 1912.

---

Wetsontwerp betreffende de verbetering van den loop der Schelde tusschen Antwerpen en de Kruisschans en de daaruit voortkomende werken <sup>(1)</sup>.

---

## VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING <sup>(2)</sup> UITGEBRACHT DOOR  
DEN HEER VERHAEGEN.

---

MIJNE HEEREN,

Het wetsontwerp betreffende de verbetering van den loop der Schelde tusschen Antwerpen en de Kruisschans genoot een gunstig onthaal in al de afdelingen der Kamer; 103 stemmen voor, 8 onthoudingen, geen enkele stem tegen : dit was de uitslag van dit eerste onderzoek.

Anderdeels hebben de pers, zonder onderscheid van denkwijze, de Kamer van Koophandel en de *Fédération maritime* van Antwerpen luide hunne voldoening uitgedrukt eindelijk een bepaald ontwerp aan het Parlement te zien voorgelegd.

De Middenafdeeling, voor de eerste maal vergaderd op 14 Maart jongstleden, heeft, van af die eerste vergadering, eenstemmig het ontwerp van de Regeering goedgekeurd. Zij heeft eraan gehouden door een vaderlandsche stemming de kloeke daad van den achtbaren heer Minister van Openbare Werken te huldigen.

Onder hare leden telde de Middenafdeeling drie ingenieurs, — waarvan de eene eene lange loopbaan heeft besteed aan de uitbreiding van de haveninrichtingen van Antwerpen en waarvan de twee anderen deel uitmaakten van de Commissie ingesteld bij koninklijk besluit van 31 Mei 1907 voor het onderzoek van de vraagstukken betreffende de verbetering van den loop der Schelde ter reede van Antwerpen, — zij was aldus bijzonder goed

---

(1) Wetsontwerp, n<sup>o</sup> 97.

(2) De Middenafdeeling was samengesteld uit de heeren HARMIGNIE, voorzitter, VERHAEGEN, ROYERS, BRAUN, VAN CAUWELAERT, VEREMANS, DE LANTSHEERE.

samengesteld om een met redenen omkleed advies uit te brengen over de twee stelsels die sedert 1903 achtereenvolgens aan de Kamer werden voorgelegd om Antwerpen met haveninrichtingen te begiftigen, die voor het heden en de toekomst alle mogelijke voordeelen zouden opleveren.

Zij sloeg echter dien weg niet in.

De heer Minister van Landbouw en Openbare Werken heeft duidelijk in zijne Memorie van toelichting de verschillende zienswijzen uiteengezet en de gedachtenwisselingen waartoe zij aanleiding gaven. De Kamerleden werden overigens overvloedig toegelicht.

De tijd is voorbij van de wetenschappelijke besprekingen die de handel en de bevolking van Antwerpen, terecht ongeduldig om tot een uitslag te zien komen, overbodig zouden kunnen noemen.

Er dient gehandeld.

De Middenafdeeling, dien plicht bewust, heeft niet gearzeld het haar voorgelegde ontwerp goed te keuren. Zij heeft haren verslaggever gelast in onderhandeling te treden met den Minister om enkele twijfelachtige punten toe te lichten, eenige uitleggingen te bekomen, zekere wenschen over te maken.

Ziehier den uitslag van deze gedachtenwisseling :

**I. — De loop der Zeeschelde tusschen het uiteinde stroomafwaaarts van de kaaimuren, en de Kruisschans.**

De bochtige loop, op plan B gevoegd bij de Memorie van toelichting van het wetsontwerp, werd in grondbeginsel door de Middenafdeeling goedgekeurd. Deze vroeg zich echter af of, zonder de algemeene opvatting van het bij de Memorie van toelichting gevoegde summiere plan te wijzigen, men niet meer uitbreiding zou kunnen geven aan de holle bocht tusschen het fort « de Perel » en de Pijp tabak, den stroom verder doen doordringen in het fort Sint-Marie en in den polder van Melsele, en tusschen de holle bochten van de Kruisschans en het fort Sint-Marie eensdeels, en tusschen deze laatste bocht en de eveneens holle bocht van Austruweel anderdeels, afbuigingen te graven die de vaargeul, bij ebbe en bij vloed, op dezelfde plaats zouden behouden.

Een lid stelde voor eerst de bocht van Sint-Marie te graven naar het plan door de Regeering voorgesteld, maar incens de noodige gronden aan te koopen om eene meer uitgebreide bocht te graven, die dieper in den linkeroever zou gaan. Zoo het thans voorgestelde plan gunstige uitslagen opleverde, zou men er in de toekomst niets meer aan wijzigen dan om den nieuwen holronden oever met kaaimuren te bekleeden. In het tegenovergesteld geval zou men den linkeroever achteruit schuiven en beveiligd voor de werking der tij beginnen de ontworpen kaaimuren te bouwen.

De Middenafdeeling sloot zich niet bepaald aan bij dit denkbeeld, hoe vernuftig het ook was. Zoo de wetten van de waterbouwkunde voor de

stroomen, wijselijk op de Zeeschelde toegepast, eene meer uitgebreide bocht vergen bij het fort Sint-Marie, alsmede aan weerskanten van deze bocht, rechte lijnen om voordeelige aansluitingen te bekomen, schijnt het verkieslijk deze mogelijkheid ineens te beschouwen.

## II. — De ontworpen onteigeneningen en de reeds uitgevoerde onteigeneningen.

Op hare aanvraag werden aan de Middenafdeeling het algemeen plan en de perceelsgewijze plans medegedeeld, van de onteigeneningen door de Regeering te doen, krachtens artikel één van het wetsontwerp, op het grondgebied van de gemeenten Zwijndrecht en Melsele. Deze onteigeneningen hebben ten doel de verbetering van den loop der Schelde stroomafwaarts Antwerpen en, namelijk, het graven van eene nieuwe bedding tusschen het fort « De Perel » en de Pijp tabak.

Op het plan, vastgesteld door den Minister op 15 Februari 1912, wijst op het hierbij gevoegde plan eene rooskleurige lijn de grens der te onteigenen gronden aan. Men kan gemakkelijk vaststellen dat de grens der te onteigenen strook ten minste 500 meter verwijderd is van de roode lijn getrokken op het plan B, aan de Kamer voorgelegd, en dat den toekomstigen waterspiegel bij lage tij afteekent.

Zoo het meer uitgebreide plan, door de Middenafdeeling aanbevolen, aanzienlijker onteigeneningen vergt van de gronden langs den linkeroever, dan zal de strook, die men wil onteigenen, wat uitgebreider moeten zijn.

De Staat zal ook onteigeneningen moeten doen om achter de aanaarding, die in de toekomst langs de kaaien van den linkeroever zal aangebracht worden, gronden te bezitten ten behoeve van handels- en nijverheidsinrichtingen.

Zoo de haven van Antwerpen de verhoopde uitbreiding neemt, zal de dag aanbreken waarop de scheepvaart langs den linkeroever over kaaimuren in diep water zal kunnen beschikken die dicht bij de stad Antwerpen zullen gelegen zijn dan die welke men wil bouwen op den rechteroever tusschen de Kruisschans en het fort Frederik. Dien dag zullen de belanghebbenden van den Staat gemakkelijk de noodige gronden verkrijgen om handelshuizen, fabrieken en kantoren op te richten.

\*  
\*  
\*

Met het oog op die mogelijke uitbreiding, heeft men zich afgevraagd, of het graven van een tunnel onder de Schelde, stroomafwaarts Antwerpen, die eens de haveninrichtingen van Austruweel en van Borgerweert met Zwijndrecht zou verbinden, niet diende voorzien en zelfs uitgevoerd buiten de rivier, te zamen met het bouwen der kaaimuren ontworpen langs den polder van Austruweel.

Dit denkbeeld vond echter geen weerklank : er werd tegen opgeworpen dat, stroomafwaarts, de tunnel slecht geplaatst ware met het oog op de

belangen van Antwerpen; daarbij, in stede van gedeeltelijk gegraven te worden in de leemlaag, die men stroomopwaarts de stad vindt, zou hij gegraven worden in lagen, die minder weerstand bieden.

Wanneer het noodzakelijk zal worden, stroomafwaarts op den linkeroever kaaien in diep water te bouwen en er een tweede haven van Antwerpen van te maken, dan zullen andere middelen van verkeer zooals veeren en hangbruggen, bij voorbeeld, met meer gemak en veiligheid kunnen toegepast worden.

\*  
\*  
\*

De heer Minister van Landbouw en Openbare Werken heeft de Middenafdeeling op hare vraag geantwoord dat de Staat het inzicht niet heeft thans de door hem reeds onteigende gronden, met het oog op den « Grooten Doorsteek », te vervreemden.

Wanneer het zal nodig zijn, zullen de thans ontworpen zijdokken merkelijk kunnen uitgebreid worden, evenals het spoorwegnet naarmate het verkeer zal toenemen.

\*  
\*  
\*

De plaats voor de zeesluis op de groote diepten van de bocht van de Kruisschans werd goedgekeurd.

Een twijfel echter ontstond: oude kaarten, namelijk die welke staat onder II in het werk van Kümmer: *Essai sur les travaux de fascinage*, enz., 1849, wijzen in de onmiddellijke nabijheid van de plaats, voor de sluis gekozen, het bestaan van een kreek aan.

Dringt zich uit dien hoofde geen lichte verplaatsing op van de ontworpen sluis, om de doorzijingen te beletten die vroegere verbindingen met den stroom zouden kunnen gevaarlijk maken voor het behoud van het kunstwerk?

De heer Minister heeft aan de Middenafdeeling geantwoord dat, zoo er eene kreek bestaan heeft ter plaatse gekozen voor de sluis van de Kruisschans, men daarvoor niet behoeft te vreezen. Inderdaad, tijdens de uitvoering van werken ten Noorden van Antwerpen, door Stad en Staat, om de grachten der omheining af te leiden en een kanaaldok en de eerste zijdokken te graven, heeft men vastgesteld dat de bodem dezer vroegere waterlopen niet lager is dan (—5 meter). Daar de drempel van de sluis van Kruisschans voorzien werd op (—12 meter), zoo zullen de grondvesten van dit kunstwerk tot ongeveer (—16 meter) moeten dalen.

Op deze diepte moet men niet vreezen de bedding van een vroegeren waterloop aan te treffen. Overigens, alvorens het definitief plan op te maken van de sluis der Kruisschans, zal het bestuur de voorzorg nemen op de voorloopig bepaalde plaats talrijke en diepe boringen genoeg te doen uitvoeren om met volkomen kennis van zaken uitspraak te doen over den ondergrond, waarop het groote kunstwerk zal rusten.

De Middenafdeeling doet opmerken dat het niet het onvoldoende weerstandsvermogen van den grond is waarvoor men vreezen moet, maar wel de onderaardsehe doorzijingen van een vroegeren waterloop, die in zekere

mate de sluis zou draïneeren. Soortgelijke ongevallen zijn te Antwerpen geen ongewoon verschijnsel. Daarom diende de sluis een weinig verplaatst.

\* \* \*

Een lid van de Middenafdeeling stelde volgende vraag : Zou de Regeering, in stede van ineens de vier duizend meter ontworpen kaaimuren stroomafwaarts van de thans bestaande te bouwen, om te beginnen zich niet tevreden stellen met er ongeveer drie duizend vijf honderd meter te bouwen ? Aldus zou het haar nog mogelijk zijn op ongeveer 3,500 meter van het uiteinde stroomafwaarts van de thans bestaande kaaimuren, eene tweede zeesluis te bouwen zoo de toeneming van het schepenverkeer het noodzakelijk maakte.

Overigens met, voor 't oogenblik, de lengte van 3,500 meter niet te overschrijden, zou de Regeering eenen voorloopigen meer voordeelligen rechteroever kunnen geschikt maken, tijdens de werken tot wijziging van de bedding. De overige vijf honderd meter kaaimuur zouden later kunnen uitgevoerd worden te zamen met de nieuwe sluis van Austruweel.

In grondbeginsel genoot het denkbeeld van het lid van de Middenafdeeling het beste oöthaal bij den heer Minister. Het zal grondig onderzocht worden en er zal, in voorkomend geval, over onderhandeld worden met de stad Antwerpen.

Een ander denkbeeld, strekkende om in de sluis der Kruisschans twee openingen te laten, zal ook grondig dienen onderzocht.

### III. — Verbetering van den loop der Zeeschelde op Nederlandsch grondgebied.

Zooals de heer Minister van Landbouw en Openbare Werken terecht doet opmerken in zijne Memorie van toelichting (blz. 7), dringt zich de verbetering van de monding en zekere gedeelten van de Schelde op Nederlandsch grondgebied, namelijk de vaargeulen van Bath en Walsoorden, zoowel en zoo spoedig op als die van het gedeelte van den stroom op Belgisch grondgebied.

De Middenafdeeling na dienaangaande, door bemiddeling van haren verslaggever, met den Minister te hebben onderhandeld, acht dat België onverwijld met Nederland op dit punt dient in onderhandeling te treden. Het kwam de Middenafdeeling wenschelijk voor, eene gemengde commissie in te richten, saamgesteld uit specialisten van beide landen en die zou belast zijn met het volledig onderzoek der aan te wenden middelen om de vaargeulen bij de monding en langs den loop der Schelde op Nederlandsch grondgebied, dieper te maken.

### IV. — De dijken der Schelde en van hare bijrivieren stroomopwaarts Antwerpen.

De Middenafdeeling stelt met genoegen vast dat de bezwaren, die voor de oeverbewoners van de Schelde, stroomopwaarts Antwerpen, voortvloeien

uit de mogelijke verhooging van het waterpeil bij buitengewoon hooge tij, minder zullen zijn dan zoo men de voorkeur gegeven had aan het stelsel van den « Grooten Doorsteek ». De nieuwe loop van den stroom zou een overgrootte bijna rechthoekige watervlakte gevormd hebben waarop de stormwinden hooge springtijden stroomopwaarts zouden teweegbrengen. Het is onbetwistbaar dat de ontworpen bochtige loop minder aan zulke gevaren zal blootstaan.

De oeverbewoners stroomopwaarts zijn echter bekommerd. De overstromingen van 1906 zijn hun nog niet uit het geheugen. Sommige dijken zijn ontoereikend, andere weinig veilig.

Men kondigt weliswaar aan, dat de dienst der Zeeschelde op dit oogenblik een onderzoek eindigt betreffende de ophooging en versterking der dijken langs de rivieren met ebbe en vloed van het Scheldebekken. Men voegt erbij dat de besturen der Poldergemeenten mededeeling zullen ontvangen van de uitslagen van dit onderzoek en dat zij de werken zullen moeten uitvoeren met toelagen van den Staat.

Dat volstaat echter niet.

Het is de breuk der Scheldedijken die in 1906 groote schade aanrichtte. De besturen der Poldergemeenten, die over weinig middelen beschikken, kunnen niet alleen de groote kosten bestrijden van de ophooging en versterking der dijken bestemd om de buitengewone overstromingen tegen te houden van waterlopen, die den Staat toebehooren.

Ook drukte de Middenafdeeling den wensch uit, de Regeering voortaan voor een groot gedeelte de kosten op zich te zien nemen van de geschiktmaking der dijken van de Schelde en hare bijrivieren, in zooverre, wel te verstaan, deze geschiktmaking noodig is om de belendende gronden voor springtijden te behoeden.

#### V. — Volgorde der werken. — Duur. — Waarschijnlijke uitgave.

De Middenafdeeling is het eens met den Minister om, voor alles, de noodzakelijkheid te erkennen gene rechtstreeksche en veilige verbinding te maken tusschen het gedeelte stroomafwaarts van de Zeeschelde en de nieuwe dokken.

Te dien einde zal de Regeering eerst de sluis van Kruisschans en het kanaaldok bouwen en voor de scheepvaart openen.

De Middenafdeeling heeft den Minister de volgende vragen gesteld betreffende de uitvoering der werken :

« Zou men terzelfder tijd niet kunnen aanvangen met het bouwen van de kaaimuren in den polder van Austruweel en het bouwen van de sluis der Kruisschans en het kanaaldok ?

» Hoeveel tijd is er noodig voor het uitvoeren van de nieuwe verbinding

tusschen de Zeeschelde en de dokken langs de Kruisschans? Hoeveel tijd is er noodig om de kaaimuren van Austruweel te bouwen?

» Zou de Minister ons kunnen herinneren wat de Staat reeds uitgegeven heeft voor het bouwen van de kaaimuren van Antwerpen en voor de werken die de haven aanbelangen en die geen werken van onderhoud zijn?

» Zou hij de uitgaven kunnen begrooten voor de uitvoering der werken van het wetsontwerp, dat thans aan de Kamer wordt voorgelegd? »

Ziehier de antwoorden :

« Het ware nuttig terzelfder tijd aan te vangen met het bouwen van de kaaimuren te Austruweel, de kaaimuren en de sluis der Kruisschans, alsook het verplaatsen van de oevers te Austruweel en te Melsele.

» Het graven van het kanaaldok zal eerst kunnen geschieden na overeenkomst tusschen de stad Antwerpen en den Staat betreffende den vorm en de afmetingen van dit dok.

» De verschillende wedstrijden tot aanbesteding van de werken op de Schelde en aan de sluis der Kruisschans zullen kunnen uitgeschreven worden zes tot acht maanden na goedkeuring van het ontwerp. De aannemers hebben drie maanden noodig om hunne ontwerpen op te maken en het bestuur drie maanden om uitspraak te doen over die ontwerpen.

» Al deze verrichtingen zullen dus ongeveer een jaar tijds innemen. De volledige voltooiing van de kaaimuren van Austruweel zal ongeveer vier jaar vergen. Terzelfder tijd als deze kaaien, zouden de werken op de rivier, te Austruweel en te Melsele, kunnen klaar zijn.

» Het bouwen van de kaaimuren aan de Kruisschans zal zoo snel niet vorderen en ten minste vijf jaar vergen.

» Voor de sluis aan de Kruisschans schijnen zes jaren noodig.

» Het kanaaldok zou men op een zekere lengte enkel kunnen uitbaggeren derwijze dat het door de schepen kan gebezigd worden, en de kaaimuren zou men slechts bouwen naarmate de behoefte zich doet gevoelen.

» De uitgaven, tot heden door den Staat gedaan om den toegang en de exploitatie van de haven van Antwerpen te vergemakkelijken, zijn de volgende :

» Bouwen van 3,500 meter kaaimuren en schippersdokken . . . . . fr. 88,407,094 38

» Bouwen van 2,000 meter zuiderkaaien. . . . . 19,747,008 92

» Uitbaggeren der vaargeulen voor de groote scheepvaart met inbegrip van den aankoop der noodige gronden om den baggergrond op over te storten (1894 tot 1911). 25,022,175 16

TOTAAL. . . . fr. 132,876,278 46

» *Begrooting der uitgave voor de uitvoering van het ontwerp.*

» De prijs der in de bedding der Schelde uit te voeren werken kan bepaald worden als volgt :

Onteigeningen (ter herinnering).

Aardwerken 37,600.000 m <sup>3</sup> × fr. 0.50 . . . . .	fr. 18,800,000 »
Kaaimuren op vasten grond, 3,300 m. × 5,000 frank . . . . .	16,500,000 »
Kaaimuren in het water 2,400 m. × 9,000 frank . . . . .	21,600,000 »
Versterking van den linkeroever tusschen de Pijp tabak en Sint-Marie, 4,500 m. × 340 frank. . . . .	1,530,000 »
Richtingsdijken langs de bolvormige oevers . . . . .	1,000,000 »
Polderswerken : sluizen, kleine bruggen, riolen . . . . .	570,000 »
	<hr/>
TOTAAL . . . . .	fr. 60,000,000 »

» Sluis aan de Kruisschans, vaargeul, brug, enz. . . . . fr. 25,000,000 »

» Kanaaldok :

Aardwerken :

2,400 m. × 400 m. × 12 m. 11,520,000 m<sup>3</sup>

1,700 m. × 300 m. × 12 m. 6,120,000 m<sup>3</sup>

1.200 m. × 150 m. × 12 m. 2,160,000 m<sup>3</sup>

TOTAAL . . . . . 19,800,000 m<sup>3</sup> × fr. 0.50 9,900,000 »

» Kaaimuren :

Linkeroever, 5,040 m.

Rechteroever 3,840 m.

TOTAAL . . . . . 8.880 m. × 2,000 frank. 17,680,000 »

» Drie beweegbare bruggen met 45 meter opening,

3 × 2,500,000 frank. . . . . 7,500,000 »

» TOTAAL . . . . . fr. 120,080,000 »

Na kennis te hebben genomen van het antwoord van den heer Minister, moet de Middenafdeeling aandringen, opdat de Regeering eerst de sluis aan de Kruisschans en het kanaaldok bouwe en voor de scheepvaart opene, doch tevens de uitvoering van al de werken bespoedige.

**VI. — Uitvoering van werken met geperste lucht. — Voorzorgen te nemen in het belang van de gezondheid der arbeiders.**

De Middenafdeeling heeft de gansch bijzondere aandacht van den heer Minister gevestigd op de werken waarvan de uitvoering het gebruik zal vergen van caissons met saangeperste lucht. Een lid heeft te Hamburg de uitgravingswerken bezocht van den tunnel met twee openingen onder de Elbe. Een der ingenieurs zegde hem dat, tijdens de vier jaren dat de werken geduurd hebben, acht honderd werklieden werden aangetast door eene kwaal opgedaan in de caissons met saangeperste lucht.

Het schijnt echter dat in Nederland, waar de wet zorgvuldige beschermende maatregelen voorziet, de ongevallen van dien aard betrekkelijk zeldzaam zijn.

De Middenafdeeling heeft de inzichten willen kennen van den Minister, wat betreft de ontworpen werken.

Deze heeft besloten al de noodige voorzorgen te nemen om de gezondheid te sparen van de arbeiders, gebezigd bij de werken met saangeperste lucht.

Hij heeft de Middenafdeeling welwillend eene omstandige nota medegedeeld, die men verder zal aantreffen (bijlage A).

**VII. — De overeenkomst met de stad Antwerpen.**

De Middenafdeeling heeft aan den heer Minister mededeeling gevraagd van de vroeger en onlangs gesloten overeenkomsten tusschen den Staat en de stad Antwerpen betreffende de exploitatie der dokken, kaaimuren, sluizen, alsook de overneming, door de stad, van gronden en kunstwerken toebehoorende aan den Staat.

In bijlage B zal men die verschillende overeenkomsten aantreffen.

Zooals men zal kunnen vaststellen, bestaat er tot nog toe geene overeenkomst tusschen den Staat en de stad Antwerpen voor de overneming, door de stad, van de haveninrichtingen die uitgevoerd werden of ontworpen zijn.

De brief van den Minister van Financiën op 21 Januari 1899 en het antwoord van het Schepencollege op 27 Januari 1899 hebben totnogtoe alleenlijk geregeld de mogelijke overneming, door de stad Antwerpen, van de gronden door den Staat aangekocht met het oog op de uitbreiding, door de stad, van hare haveninrichtingen.

De toestand is dus de volgende :

De sluizen, toegangskanalen, dokken, zijdokken, enz., die de Staat gaat bouwen om de havenuitbreiding te vergemakkelijken en te bespoedigen, zullen zoolang zijn eigendom blijven als de stad Antwerpen geene overeenkomst tot overneming zal gesloten hebben.

De Staat zal deze inrichtingen zelf mogen exploiteeren, de zorg ervan

toevertrouwen, bijvoorbeeld, aan het bestuur der Staatsspoorwegen, waarvan de spoorlijnen in al de deelen van de haven dringen en noodzakelijk deelnemen aan haar leven. Van haren kant zal de stad Antwerpen zich kunnen verstaan met den Staat om de nieuwe inrichtingen over te nemen.

De twee wijzen van exploitatie kunnen dus gunstige uitslagen opleveren.

De Middenafdeeling heeft echter met voldoening vernomen, dat de heer Minister van Openbare Werken besloten was, in onderhandeling te treden met de stad Antwerpen, zoodra het ontwerp tot verbetering van den loop der Zeeschelde wet zal zijn geworden.

De onderhandelingen zullen voor doel hebben, in de beste voorwaarden voor de stad Antwerpen, het plan en de uitvoering van de werken der havenuitbreiding vast te stellen, en zich te verstaan over hare exploitatie.

Met aldus te handelen, zal de Staat getrouw blijven aan de politiek die hij, sedert de vrijmaking der Schelde in 1863, heeft gevolgd. Wanneer te dien tijde de Belgische Regeering met de Nederlandsche onderhandelde over de tolrechten door onze burens geheven op de schepen die Antwerpen aandeden, stonden haar de Mogendheden ter zijde om deze tolrechten af te schaffen. Zij bewees de stad Antwerpen aldus den grootsten dienst. Sedert dien heeft zij, zooals wij in herinnering brachten, 133 millioen uitgegeven om de scheepvaart op de Schelde te verbeteren en naar Antwerpen steeds meer schepen te lokken.

Het welslagen dezer politiek vindt eene schitterende bevestiging in de merkwaardige uitbreiding van de haven van Antwerpen. Ook zal de Regeering niet aarzelen aan het land nieuwe opofferingen te vragen, die meer dan 120 millioen zullen bedragen, om het aangevangen werk te voltooien en Antwerpen op de eerste plaats te behouden.

De Schatkist zal, overigens, ernstige vergeldingen vinden in de meerwaarde der gronden door den Staat aangekocht, die niet gebezigd werden en dus zullen kunnen verkocht worden.

Van haren kant, heeft de stad Antwerpen zich ernstige opofferingen getroost. Zij heeft, namelijk, meer dan 125 millioen besteed aan de uitbreiding en toerusting der haveninrichtingen. De ondernemingsgeest harer inwoners nam toe. De werkzaamheid, het doorzicht, de eerlijke naam harer zakenmannen beantwoorden aan de verwachting der Regeering. Ook laat alles voor Antwerpen eene ongekende uitbreiding verhoplen van de handelsbedrijvigheid en den voorspoed, en voor het land eene toeneming van welvaart die de nauwe solidariteit van al de leden van het groote nationale gezin niet zal nalaten tot de uiterste grenzen van het Belgisch grondgebied uit te breiden.

#### VIII. De havens van Antwerpen, Hamburg en Rotterdam.

Eenige statistische inlichtingen, aan een betrouwbare bron geput, werpen een klaar licht op de belangrijkheid der haven van Antwerpen vergeleken met die van Hamburg en Rotterdam.

*Schepenverkeer in de havens van Rotterdam, Hamburg en Antwerpen,  
van 1901 tot 1911 (1).*

JAREN.	HAVEN VAN ROTTERDAM.		HAVEN VAN HAMBURG.		HAVEN VAN ANTWERPEN.	
	Getal schepen.	Tonmaat.	Getal schepen.	Tonmaat.	Getal schepen.	Tonmaat.
1901 . . . . .	6,884	6,382,934	12,847	8,383,000	5,225	7,478,579
1902 . . . . .	6,755	6,546,473	13,297	8,727,000	5,590	8,401,949
1903 . . . . .	7,499	7,626,263	14,028	9,156,000	5,775	9,115,372
1904 . . . . .	7,692	7,657,707	14,861	9,613,000	5,882	9,400,335
1905 . . . . .	8,138	8,339,313	15,118	10,382,000	6,034	9,846,707
1906 . . . . .	8,570	9,044,713	15,778	11,039,000	6,495	10,884,412
1907 . . . . .	9,221	10,107,155	16,473	12,040,000	6,284	11,181,226
1908 . . . . .	8,248	8,994,797	16,330	11,914,000	6,135	11,051,644
1909 . . . . .	8,560	9,650,700	17,015	12,184,000	6,470	11,940,332
1910 . . . . .	9,368	10,658,831	17,358	12,637,000	6,770	12,654,153
1911 . . . . .	9,496	11,194,051	17,965	13,176,000	6,909	13,330,707

De haven van Antwerpen heeft, in 1911, de eerste plaats veroverd wat betreft de tonmaat der schepen.

Uit onderstaande cijfers kan men, met het oog op de belangrijkheid van de haven van Antwerpen, de vergelijking trekken tusschen den tegenwoordigen toestand, dien welken men eertlang en dien welken men na de voltooiing der werken zal verkrijgen.

1. — TEGENWOORDIGE TOESTAND DER HAVEN VAN ANTWERPEN.

*Lengte der kaaien.*

In de dokken voor zeeschepen . . . . .	13,601 meter.
In de schippersdokken . . . . .	2,660 id.
<b>Te zamen voor de dokken . . . . .</b>	<b>16,261 meter.</b>
Op de Schelde . . . . .	5,500 id.
<b>Gezamenlijke lengte der kaaien . . . . .</b>	<b>21,761 meter.</b>

(1) Onderstaande cijfers zijn overgenomen uit het Nederlandsche blad *De Ingenieur* (n<sup>o</sup> van 9 September 1911), behalve die voor het jaar 1911, die getrokken zijn uit de *Bulletins de l'Office de statistique universelle*, uitgegeven onder bescherming van de Kamer van Koophandel te Antwerpen.

*Oppervlakte van den waterspiegel*

	H.	A.	C.
In de dokken voor zeeschepen . . . . .	87	15	30
In de schippersdokken . . . . .	5	79	00
Te zamen voor de dokken . . . . .	92	94	30
Op de Schelde (1) . . . . .	82	50	00
Totale oppervlakte. . . . .	175	44	30

**B. — TOESTAND VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN NA VOLTOOIING VAN HET ZUIDERGEDEELTE VAN HET KANAALDOK EN VAN DE TWEE ZIJDOKKEN DAARMEDE VERBONDEN.**

*Lengte der kaaien.*

In de reeds bestaande dokken voor zeeschepen . . . . .	13,601	meter.
In de nieuwe dokken voor zeeschepen . . . . .	5,500	id.
Te zamen in de dokken voor zeeschepen . . . . .	19,101	meter.
In de schippersdokken. . . . .	2,660	id.
Te zamen voor de dokken . . . . .	24,761	meter.
Op de Schelde . . . . .	5,500	id.
Totale lengte der kaaien . . . . .	27,261	meter.

*Oppervlakte van den waterspiegel.*

	H.	A.	C.
In de reeds bestaande dokken voor zeeschepen . . . . .	87	15	30
In de nieuwe dokken voor zeeschepen . . . . .	67	00	00
Te zamen in de dokken voor zeeschepen . . . . .	154	15	30
In de schippersdokken . . . . .	5	79	00
Te zamen voor de dokken . . . . .	159	94	30
Op de Schelde (2) . . . . .	82	50	00
Totale oppervlakte. . . . .	242	44	30

(1) Tegen 150 vierkantmeter per loopenden meter.

(2) Tegen 150 vierkantmeter per loopenden meter.

C. — TOESTAND VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN NA VOLTOOIING DER WERKEN  
AANGEDUID OP PLAN B EN VAN HET NIEUWE SCHIPPERSDOK VOORZIEN BIJ  
HET PLAN GEVOEGD BIJ HET ONTWERP VAN 1905.

*Lengte der kaaien.*

In de reeds bestaande dokken voor zeeschepen . . . . .	19,101 meter.	
In de nieuwe dokken voor zeesche- pen . . . . .	20,610 id.	
<b>Te zamen in de dokken voor zeeschepen . . . . .</b>	<b>39,711 meter.</b>	
In de oude schippersdokken . . . . .	2,660 meter.	
In de nieuwe schippersdokken . . . . .	2,200 id.	
<b>Te zamen in de schippersdokken . . . . .</b>	<b>4,860 id.</b>	
<b>Te zamen voor de dokken . . . . .</b>	<b>44,571 meter.</b>	
Op de Schelde : Oude kaaien. . . . .	5,500 meter.	
Nieuwe kaaien . . . . .	5,550 id.	
<b>Te zamen op de Schelde . . . . .</b>	<b>11,050 id.</b>	
<b>Totale lengte . . . . .</b>	<b>55,621 meter.</b>	

*Oppervlakte van den waterspiegel.*

In de reeds bestaande dokken voor zeeschepen . . . . .	H. 154	A. 15	C. 30
In de nieuwe dokken voor zeeschepen	340	40	00
<b>Te zamen voor de dokken voor zeeschepen . . . . .</b>	<b>494</b>	<b>25</b>	<b>30</b>
In de oude schippersdokken . . . . .	5	79	00
In de nieuwe schippersdokken . . . . .	16	50	00
<b>Te zamen voor de schippersdokken . . . . .</b>	<b>22</b>	<b>29</b>	<b>00</b>
<b>Te zamen voor de dokken . . . . .</b>	<b>516</b>	<b>54</b>	<b>30</b>
Op de Schelde <sup>(1)</sup> : Oude kaaien. . . . .	H. 82	A. 50	C. 00
Nieuwe kaaien . . . . .	83	25	00
<b>Te zamen op de Schelde . . . . .</b>	<b>165</b>	<b>75</b>	<b>00</b>
<b>Totale oppervlakte . . . . .</b>	<b>682</b>	<b>29</b>	<b>30</b>

(1) Tegen 150 vierkantmeter per loopenden meter.

Na kennis genomen te hebben van de antwoorden en de inzichten van den heer Minister, heeft de Middenafdeeling eenstemmig, in hare vergadering van 3 April 1912, het verslag goedgekeurd.

Zij drukt den wensch uit dat het wetsontwerp eerlang aan de Kamer worde voorgelegd, en zij durft verhoplen dat de eenstemmigheid der Kamer aan het land haar vast besluit zal toonen, van Antwerpen de eerste haven der wereld te maken.

*De Verslaggever,*

**VERHAEGEN.**

*De Voorzitter,*

**A. HARMIGNIE.**

---