

#### **LE CREUSEMENT DE L'ESCAUT OCCIDENTAL : DES NUAGES NOIRS SUR LA COOPÉRATION POLITIQUE ENTRE LA FLANDRE ET LES PAYS-BAS**

En proposant, en novembre 2005, une *Strategienota Nederland* (Note stratégique Pays-Bas), le ministre flamand de la Politique étrangère de l'époque, Geert Bourgeois (membre du parti nationaliste flamand N-VA) donna un coup d'accélération aux relations entre l'entité fédérée de Flandre et le royaume des Pays-Bas. Cet épanouissement dans les relations officielles néerlandais-flamandes menace maintenant de se gâter. La cause réside dans les problèmes rencontrés, du côté néerlandais, quant à l'exécution des quatre traités relatifs à l'Escaut, signés à la fin décembre 2005.

Cela s'annonçait pourtant bien. Dans la *Strategienota*, tous les domaines de la politique flamande touchant aux ententes et projets avec les Pays-Bas étaient abordés. La note énumérait les objectifs des pouvoirs publics flamands en matière de coopération avec les Pays-Bas et répertoriait les instruments à mettre en place dans cette perspective. L'un de ces instruments

est le *ius tractatis* - la capacité pour la Flandre de conclure des accords internationaux de manière autonome.

Du côté néerlandais la réaction fut hésitante, dictée par la vieille crainte de voir le pays aspiré dans le marais politique belge. Sur la base d'une analyse des intérêts néerlandais à plus long terme, La Haye surmonta en fin de compte sa réserve. C'était en même temps un entérinement de ce qui se développait déjà dans le domaine administratif et diplomatique, et une récompense des efforts déployés depuis un certain temps par les diplomates néerlandais et flamands.

La facilité avec laquelle la Flandre et les Pays-Bas avaient préparé les traités de l'Escaut semblait garantir la réalisation d'un rêve flamand: le renforcement de la position économique et politique de la Flandre grâce à une coopération «stratégique» évidente avec les Pays-Bas. La *Strategienota Nederland* (entre-temps des documents similaires ont été établis, concernant l'Allemagne, le Royaume-Uni et la France) n'était pas d'inspiration romantique mais avait été basée sur des données tangibles: *facts and figures*, des intérêts communs et parfois aussi, contradictoires. Les intérêts communs constitueraient également le fondement de la collaboration sur l'Escaut et ses alentours. Dans les accords, on pouvait voir la levée définitive de l'un des handicaps stratégiques imposés à la Flandre par la séparation politique des Plats Pays: la soumission des ports d'Anvers et de Gand au bon vouloir néerlandais.

Deux de ces quatre traités valident ce qui existe déjà actuellement: la coopération nautique et technique sur et à l'entour du fleuve, de Gand jusqu'au-delà de l'embouchure de l'Escaut occidental près de Flessingue (Zélande). Un troisième accord rompt le couplage instauré en 1863 quant au niveau des droits de pilotage pour Anvers et pour Rotterdam. Le quatrième traité doit donner une forme juridique à la mise en œuvre de l'*Ontwikkelingsschets 2010* (Schéma de développement 2010) pour l'estuaire de l'Escaut. Ce «Schéma» inventorie les projets qui doivent assurer aussi bien la protection contre les inondations que l'avènement d'une «nature robuste». Il s'agit de mesures qui, dans le cadre

de la réglementation européenne, visent à préserver la richesse naturelle unique de l'estuaire de l'Escaut d'une dégradation supplémentaire. Dégradation causée principalement par la poldérisation pratiquée jusque tard dans le XX<sup>e</sup> siècle. Le troisième aspect de ce traité fixe le dragage du chenal à une profondeur utile de 13,10 m à marée basse - contre 11,70 m à l'heure actuelle. En fait, cet «approfondissement» se réduit à évacuer quelques seuils sableux. La nouvelle profondeur faciliterait et sécuriserait l'accès à Anvers des plus gros porte-conteneurs, en toutes circonstances.

Les quatre traités dans leur ensemble, et l'accord *Ontwikkelingsschets* en particulier, constituent un équilibre savant et délicat entre les intérêts flamands et néerlandais, et entre ceux des riverains, des usagers du port, et la nature. On retire un domino, et tout l'édifice s'effondre. C'est précisément ce qui s'est passé lorsque, en avril 2009, le gouvernement néerlandais décida de remettre en cause un élément essentiel du plan de réhabilitation de la nature - le retour à l'état de «nature humide» du polder de Flandre zélandaise *Hertogin Hedwige*. Ceci en dépit d'une série d'avis désignant cette dépoldérisation comme la meilleure manière, et de loin, de faire prendre corps à la «nature robuste». Sous la pression de la Zélande et des tensions au sein du parlement néerlandais, le gouvernement réagit par une «décision en deux temps» - on recherche d'abord des solutions de rechange qui ne fâchent personne, et si cela ne réussit pas, alors seulement, on inonde «l'*Hedwige*».

Les conséquences étaient prévisibles. Les organisations environnementales néerlandaises s'adressèrent sur-le-champ au Conseil d'État, qui suspendit à titre conservatoire les autorisations de dragage. Cela prit les Flamands à la gorge. Dans les milieux anversoïses surtout, la méfiance est particulièrement vive à l'endroit des «Hollandais et Zélandais», qui infligèrent de sévères dommages à la ville portuaire avec leurs blocus, aussi bien après la séparation des Pays-Bas du Nord et du Sud, à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, qu'en 1830 après la Révolution belge. Le Ministre-Président du gouvernement flamand, le chrétien-démocrate Kris Peeters, convoqua le 13 août 2009 l'ambassadeur

néerlandais; du jamais vu dans les relations entre la Flandre et les Pays-Bas. Peeters insista sur le fait qu'un ajournement supplémentaire risquait de coûter annuellement 70 millions d'euros au port d'Anvers.

Les semaines suivantes, la Flandre augmenta la pression sur La Haye, appuyée en cela par le gouvernement national et l'Union européenne. Des personnalités politiques d'Anvers jugèrent même nécessaire d'appeler à un «boycottage des moules de Zélande». Pour la plupart des Flamands, qui constituent les plus grands consommateurs de ce «délice salé de la Zélande»

(*zilte Zeeuwse zaligheid*), c'était peut-être aller un peu trop loin. Les dirigeants néerlandais se hâtèrent de garantir aux Flamands que les traités seraient intégralement appliqués et peu avant la mise sous presse du présent article, le gouvernement de Jan Peter Balkenende trancha finalement en faveur d'une dépoldérisation de «l'*Hedwige*». Néanmoins la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010, convenue pour le début des travaux de dragage, ne pourra certainement pas être tenue.

**AXEL BUYSE**

(TR. M. HARMIGNIES)



L'Escaut occidental à Flessingue, photo C. Uytterhaegen.