

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1937-1938.

Wetsvoorstel tot afschaffing der tolgelden voor den doortocht door de Scheldetunnels te Antwerpen.

TOELICHTING.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Toen de Intercommunale Maatschappij van den Linkerscheldeover, de « Imalso », gesticht werd en de gemeenteraden van de betrokken gemeenten uitgenoodigd werden om aan deze stichting deel te nemen, hebben de bewoners van het land van Waas er met klem op gewezen dat de ontwikkeling van den linkeroever dan alleen kon geschieden als de tunnels die gingen gemaakt worden *kosteloos* doorgang verleenden. In dien zin werden er in de betrokken gemeenteraden dagorden gestemd.

Deze zienswijze werd door de « Imalso » niet gedeeld en een tolrecht werd op beide tunnels gelegd.

In de meening van de inrichters der « Imalso » zouden die tolrechten geen hindernis geweest zijn voor de ontwikkeling van den linkeroever en den verkoop der gronden.

Inderdaad, ziehier wat wij in de Memorie van Toelichting lezen :

« De opbrengst van den wederverkoop der bouwgronden wordt geraamd op ongeveer tien miljoen 's jaars.

» Dat is natuurlijk bij benadering slechts een cijfer dat men trouwens slechts mag hopen te bereiken twee of drie jaar na de voltooiing der tunnels. »

Nu moeten wij de treurige vaststel-

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1937-1938.

Proposition de Loi portant suppression des droits de péage au passage des tunnels sous l'Escaut à Anvers.

DÉVELOPPEMENTS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Lorsque la Société Intercommunale de la rive gauche de l'Escaut « Imalso » fut constituée et que les conseils communaux des communes intéressées furent invités à participer à cette constitution, les habitants du Pays de Waes ont attiré sérieusement l'attention sur le fait que la rive gauche pourrait seulement se développer si les tunnels qui seraient construits livraient le passage *gratuit*. Les Conseils communaux intéressés votèrent des ordres du jour libellés dans ce sens.

Ce point de vue ne fut pas partagé par l'« Imalso » qui exigea un droit de péage pour les deux tunnels.

Dans l'idée des organisateurs de l'« Imalso », ces droits ne seraient pas un obstacle au développement de la rive gauche et pour la vente des terrains.

Voici, en effet, ce que nous lisons dans l'Exposé des Motifs :

« La revente des terrains à bâtir doit rapporter, d'après évaluation, environ dix millions l'an.

» Cela n'est évidemment qu'un chiffre approximatif qu'on ne peut d'ailleurs espérer atteindre que deux ou trois ans après l'achèvement des tunnels ».

A présent, nous devons constater

ling doen dat na vier jaren uitbating deze vooruitzichten niet verwezenlijkt werden : dat in plaats van tien millioen bouwgronden die er zou moeten verkocht zijn er nog geen enkele vierkante meter verkocht is.

De taxes zijn daarvan de schuld.

En hoe kan dit anders ?

Die zich komt vestigen op den linkeroever neemt een last op zich dien de bewoners van den rechteroever niet te dragen hebben. Zoo bij voorbeeld betalen onze handeldrijvende menschen zooals melkboeren, fruiteniers, voermans, enz., van Zwijndrecht, Burgt en omliggende ongeveer 1,200 frank per jaar om hun waren in Antwerpen te brengen. Die handel wil drijven met Antwerpen komt zich niet op den linkeroever vestigen.

Het kan m. i. niet langer worden geduld dat de bewoners van den Linkerscheldeover die voor al hun stoffelijke belangen op Antwerpen zijn aangewezen, aan de doortochttaxes, die thans aan het gebruik der tunnels verbonden zijn, zouden onderworpen blijven.

Anderzijds moeten de onbetwistbare rechten der Maatschappij « Imalso » gevrijwaard worden. Het is dus billijk dat de vergoedingen die haar rechtmatig toekomen voortaan niet meer door een deel der bevolking maar door den Staat, dit wil hier zeggen de gemeenschap, zouden gedragen worden. Dit schijnt ons een eenvoudige toepassing van het beginsel der gelijkheid van alle burgers tegenover de lasten die noodwendig zijn om het algemeen belang te bevorderen.

De practische formule om dit te verwezenlijken is, naar ons oordeel, het inschrijven in de jaarlijksche begrooting van Verkeerswezen, eener som gelijk aan de opbrengst van de doortochttaxes. Bij het vaststellen van dit bedrag moet de maatschappij « Imalso » echter rekening houden

avec amertume qu'après quatre ans d'exploitation, ces prévisions n'ont pas été réalisées : au lieu de dix millions de terrains à bâtir qui auraient dû être vendus, il n'y en a pas encore un seul mètre carré qui le soit.

Les taxes en sont la cause.

Comment peut-il en être autrement ?

Celui qui vient se fixer sur la rive gauche, prend sur lui une charge que les habitants de la rive droite n'ont pas à supporter. Ainsi par exemple, notre population commerçante comme les laitiers, maraîchers, camionneurs, etc. de Zwijndrecht, Burght et environs, paient approximativement 1,200 francs par an pour transporter leurs marchandises à Anvers. Celui qui veut faire du commerce avec les habitants d'Anvers ne vient pas s'établir sur la rive gauche.

A notre avis, on ne peut tolérer plus longtemps que les habitants de la rive gauche de l'Escaut, qui dépendent d'Anvers pour tous leurs intérêts matériels, restent soumis aux taxes de passage appliquées pour les deux tunnels.

D'autre part, les droits incontestables de la Société « Imalso » doivent être sauvegardés. Il est donc juste que les indemnités qui lui reviennent de droit, soient supportées dorénavant non plus par une partie de la population, mais par l'État, c'est-à-dire la communauté. Cela nous paraît une application simple du principe de l'égalité de tous les citoyens à l'égard de taxes qui sont nécessaires dans l'intérêt général.

La formule pratique pour la réalisation consiste, à notre avis, dans l'inscription au Budget des Transports, d'une somme égale au produit des taxes de passage. En fixant ce montant, la Société « Imalso » doit cependant tenir compte du grand avantage qu'elle tirera, en vue de la valorisation

met het groote voordeel dat zij met het oog op de spoedige valorisatie der gronden van den linkeroever, zal trekken uit de kosteloosheid van den doorgang der tunnels.

Thans inderdaad bevindt men zich in een dwaalkring zonder uitkomst : zoolang de taxes bestaan worden er geen bouwgronden verkocht, en zoolang er geen inkomsten voor « Imalso » uit den verkoop van gronden te halen zijn, moeten de taxes als eenige bron van inkomsten blijven.

De last welke de Staat *voorloopig* op zich zou nemen, kan bij benadering worden vastgesteld op 5 miljoen frank.

Inderdaad :

rapide des terrains de la rive gauche, de la gratuité de passage des tunnels.

Maintenant, en effet, on se trouve dans un cercle vicieux sans issue : aussi longtemps que les taxes existent, les terrains à bâtir ne se vendent pas, et aussi longtemps que l' « Imalso » ne retire pas de recettes de la vente de terrains, les taxes doivent être maintenues comme seule source de revenus.

La charge que l'Etat supporterait *provisoirement* peut être fixée approximativement à 5,000,000 de francs.

En effet :

De tolgeden van de tunnels brachten in 1935 op. — *Les droits de péage des tunnels ont rapporté en 1935* fr. 6,693,000 »

De uitbatingskosten beliepen tot — *Les frais d'exploitation s'élevèrent à* 2,359,000 »

De netto-opbrengst was dus — *Le produit net était donc de*. 4,534,000 »

De gezamenlijke leeningslasten van 1934 bedroegen — *Les charges communes d'emprunt de 1934 s'élevaient à* . . . fr. 21,203,231 17
welke gedragen werden door — *qui furent supportées par :*

1º den Belgischen Staat — <i>l'Etat belge</i> . fr.	8,500,000 »	} 17,000,000 »
2º de Provincie Antwerpen — <i>la Province d'Anvers</i>	3,400,000 »	
3º de Provincie Oostvlaanderen — <i>la Province de Flandre Orientale</i>	1,700,000 »	
4º de Stad Antwerpen — <i>la Ville d'Anvers</i>	3,400,000 »	
5º de Imalso — <i>Imalso</i>	4,203,231 17	

Indien de tunneltaxes afgeschaft worden, vermeerderen de lasten met — *Si les taxes de tunnel sont abolies, les charges augmentent de* fr. 6,681,000 »

Maar indien de tunneltaxes afgeschaft worden, moeten ook de boottaxes worden afgeschaft. Hoeveel is het bedrag dezer boottaxes? — *Mais si les taxes de tunnel sont abolies, il faut supprimer également les taxes de passage en bateau. Quel est le montant de ces taxes ?*

Zij worden geraamd op — *Elles sont évaluées à* . . . fr. 1,670,000 »
(1935)

Samen dus een vermindering van ontvangsten van — *Soit au total une diminution de recettes de* fr. 8,351,000 »

Indien zooals hooger gezegd, rekening wordt gehouden met de voordeelen die de maatschappij « Imalso » onmiddellijk zal genieten door de valorisatie der gronden, zal het wel niet gewaagd zijn te beweren dat de tusschenkomst van den Staat het bedrag van 5 millioen niet zal overschrijden; dit bedrag zal trouwens geleidelijk verminderen.

Wij weten dat men van Regeeringszijde erop gewezen heeft dat de Staat groote lasten op zich had genomen voor het bouwen van den tunnel en men heeft opgesomd :

1^o afstand van uitgestrekte onroerende goederen op den Linkerschelde-oever;

2^o verbintenis tot weergave aan de Maatschappij van zekere belastingen en mutatierechten;

3^o uitvoering van aanplempingswerken;

4^o het tot deficiet brengen van den dienst der overzetbooten;

5^o aandeel in het maatschappelijk kapitaal;

6^o waarborg voor den dienst der leening.

Daarbij verliest men echter uit het oog dat de wet van 30 Maart 1906 aan den Staat de verplichting opgelegd heeft de tunnel tusschen Antwerpen en den linkeroever te bouwen.

Het is maar na vruchteloos gepoogd te hebben deze werken te doen uitvoeren door een aannemer die ter betaling de gronden op den linkeroever zou ontvangen, dat de Staat er toe gekomen is den last die op zijn schouders rustte op de maatschappij « Imalso » over te dragen.

Het zal niet ongepast zijn hier te herinneren aan de overeenkomst welke de Staat in 1863 met Nederland heeft gesloten om de tolrechten op de Schelde af te schaffen. Deze overeenkomst, die trouwens de heilzaamste gevolgen heeft gehad, heeft aan den Staat 13,328,006 goudfrank gekost.

Si l'on tient compte, comme il a été dit plus haut, des avantages immédiats que procurera à l'« Imalso » la mise en valeur des terrains, il n'est pas exagéré de prétendre que l'intervention de l'Etat ne dépassera pas un montant de 5 millions, susceptible d'ailleurs de réduction progressive.

Nous savons que le Gouvernement a signalé que l'Etat a assumé de lourdes charges pour la construction du tunnel et notamment :

1^o la cession de vastes immeubles sur la rive gauche de l'Escaut;

2^o l'engagement de rembourser à la Société certains impôts et droits de mutation;

3^o les travaux de colmatage;

4^o la mise en déficit du service de passage;

5^o sa contribution au capital social;

6^o la garantie du service de l'emprunt.

On perd toutefois de vue que la loi du 30 mars 1906 a imposé à l'Etat l'obligation de construire le tunnel entre Anvers et la rive gauche.

Ce n'est qu'après avoir vainement tenté de faire exécuter ces travaux par un entrepreneur qui aurait reçu en paiement des terrains situés sur la rive gauche, que l'Etat a décidé de faire peser sur l'« Imalso » la charge qu'il avait assumée.

Il peut paraître opportun de rappeler ici la convention conclue par l'Etat en 1863 avec les Pays-Bas en vue du rachat des péages de l'Escaut. Cette convention qui a eu d'ailleurs les conséquences les plus heureuses, a coûté 13,328,006 francs-or à l'Etat.

Waarom zou men thans niet gedurende enkele jaren een geringe opoffering doen in een aangelegenheid die, hoewel kleiner van omvang, nochtans ook onbetwistbaar een groote betekenis heeft voor de twee betrokken provincies en dus als zijnde van algemeen nut mag worden aanzien?

De hierboven uiteengezette beschouwingen hebben er de ondertekenaars toe aangezet dit wetsvoorstel in te dienen.

P.-M. ORBAN.

Pourquoi ne s'imposerait-on pas un léger sacrifice au cours de quelques années dans une affaire de moindre importance mais dont la signification, pour les deux provinces intéressées, peut être considérée d'intérêt public?

Les considérations ci-dessus ont amené les signataires à déposer la présente proposition de loi.

**Wetsvoorstel tot afschaffing der tolgelden
voor den doortocht door de Scheldetun-
nels te Antwerpen.**

EENIG ARTIKEL.

De tolgelden geheven voor den door-
tocht door de Scheldetunnels te Ant-
werpen worden vanaf het van kracht
worden dezer wet afgeschaft.

Een compensatietoelage ten laste
van de begroting van Verkeerswezen
wordt ieder jaar aan de « Intercom-
munale Maatschappij van den Linker-
scheldeoever » (*Imalso*) toegekend om
haar schadeloos te stellen voor het
aldus geleden verlies.

M. ORBAN.
H. VOS.

**Proposition de Loi portant suppression des
droits de péage au pa sage des tunnels
sous l'Escaut à Anvers.**

ARTICLE UNIQUE.

A dater de l'entrée en vigueur de la
présente loi, les droits de péage perçus
au passage des tunnels sous l'Escaut
à Anvers sont abolis.

Un subside compensatoire à charge
du budget du Ministère des Transports
est alloué chaque année à la « Inter-
communale Maatschappij van den Lin-
ker-Scheldeoever » (*Imalso*) pour l'in-
demniser de la perte de recettes résul-
tans pour elle de cette mesure.