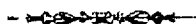


Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 JUIN 1922.

Proposition de loi

portant annexion d'une partie de la rive gauche de l'Escaut
à la province et à la ville d'Anvers (1).



RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. BRAUN.

MESSIEURS,

Le 3 avril dernier, le Ministre de l'Intérieur et de l'Hygiène Berryer a représenté, au nom du Gouvernement, le projet de loi déposé par son prédécesseur le 1^{er} juin 1921, portant annexion d'une partie de la rive gauche de l'Escaut à la province et à la ville d'Anvers.

Ce projet avait été frappé de caducité par la dissolution des Chambres législatives.

Comme le rappelle l'Exposé des motifs, ce projet avait été examiné par une Commission qui, le 6 juillet 1921, avait conclu à son adoption par 13 voix contre 3. (Voir *Doc. parlem.*, n° 443.)

L'examen du projet fut renvoyé de nouveau à une Commission spéciale composée à peu de choses près, des mêmes membres qui avaient fait partie de la première.

Le projet de loi soumis à vos délibérations reproduit dans ses parties éventuelles le projet primitif.

La Commission spéciale s'est réunie une première fois le 11 mai et son Président, après avoir rappelé les rétroactes de la question, lui a communiqué les deux lettres ci-après :

(1) Projet de loi, n° 168.

(2) La Commission, présidée par M. Braun, était composée par MM. Braun, Cnudde, de Béthune, De Bruyne (A.), de Kerchove d'Exaerde, De Schutter, De Vos, Eekelers, Heyman, Huysmans, Marck, Pecher, Raemdonck, Samijn, Segers, Siffer, Straus, Tibbaut, Van Cauwelaert, Van Hoeylandt, Verlinden.

Gand. le 19 avril 1922.

« A Monsieur le Ministre de l'Intérieur, Bruxelles.

» MONSIEUR LE MINISTRE,

» Je viens de prendre connaissance du projet de loi portant annexe d'une partie de la rive gauche de l'Escaut à la province et à la ville d'Anvers, que vous avez déposé à la Chambre des Représentants, le 5 avril dernier.

» Par ma lettre du 11 juin 1921 — Cabinet — j'avais eu l'honneur d'exposer à votre honorable prédécesseur l'émotion soulevée dans ma province par le fait que le Gouvernement du Roi ne semblait pas vouloir tenir compte des conditions mises par le Conseil provincial de la Flandre Orientale à la cession de la Tête de Flandre à la province d'Anvers.

» En effet, comme vous le savez, le Conseil provincial a expressément subordonné son adhésion, en avril 1921, à l'exécution de deux travaux : la jonction des deux rives de l'Escaut et le creusement d'un canal entre l'Escaut et le Canal de Terneuzen par le pays de Waes. Le nouveau Conseil provincial, dans sa session de 1921, a confirmé cette manière de voir, en exprimant sa volonté d'une façon plus formelle encore qu'auparavant ; j'ai eu l'honneur de vous transmettre les conclusions du rapporteur sur ce point, par ma lettre du 14 janvier 1922 — 2^e division, n° 58,418.

» Or, je constate, à mon grand regret, que la réalisation des conditions mises à l'annexion de la rive gauche n'est pas prévue dans votre projet de loi ; bien plus, l'exécution de ces travaux n'est même pas promise.

» Je me permets, dans ces circonstances, d'attirer avec insistance votre attention sur ces faits, et de vous prier de demander à vos collègues de prendre des engagements formels, en déposant immédiatement les projets de loi nécessaires.

» La Députation permanente à laquelle j'ai donné connaissance de ce qui précède, m'a chargé de vous exprimer son complet désaccord en cette question, et m'a prié de vous dire combien le Conseil provincial tout entier serait opposé à tout projet de cessation de territoire, sans l'exécution des conditions acceptées par le Gouvernement belge, antérieurement.

» Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

» *Le Gouverneur,*

» (S.) Comte DE KERCHOVE. »

Gand, le 10 mai 1922.

A M. Braun, Président de la Commission spéciale chargée de l'examen du projet de loi portant annexion d'une partie de la rive gauche de l'Escaut à la province et à la ville d'Anvers.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT.

Le projet de loi portant annexion d'une partie de la rive gauche de l'Escaut à la province et à la ville d'Anvers, déposé le 5 avril dernier par M. le Ministre de l'Intérieur à la Chambre des Représentants et soumis à l'examen de la Commission spéciale sous votre présidence, ne prévoit aucune indemnisation à la province de Flandre Orientale par celle d'Anvers en compensation de la cession du territoire.

Pareille stipulation est prévue en ce qui concerne les communes.

Elle est d'ailleurs de toute équité, la province de Flandre Orientale devant par suite de cette cession perdre une partie appréciable de ses revenus.

Lors des négociations préliminaires il n'a jamais été question d'abandon du droit à indemnisation.

La construction du tunnel sous l'Escaut et le creusement d'un canal de l'Escaut au canal de Gand-Terneuzen ont été revendiqués comme conditions formelles à la susdite cession, mais n'ont jamais été considérés comme compensation à la diminution de ressources que cette modification de limites doit entraîner pour la Flandre Orientale.

Je saisisrai la Députation permanente de la question lors de sa première réunion et j'ai la conviction qu'elle ne manquera pas de signaler la lacune que présente le projet de loi à M. le Ministre de l'Intérieur.

Je vous saurais gré de bien vouloir donner connaissance de la présente à la Commission sous votre présidence afin qu'elle tienne compte des justes revendications de notre province.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le Gouverneur,

Comte DE KERCHOVE.

Après avoir donné lecture de ces lettres, le Président a rappelé à la Commission que le 23 juin 1921, M. le premier ministre Carton de Wiart et M. le ministre des travaux publics Anseele avaient assisté à la réunion et qu'ils avaient, au cours de celle-ci, pris l'engagement au nom du Gouvernement :

1° De consacrer les années 1921 et 1922 à faire dresser les plans du canal calibré pour des bateaux de 600 tonnes et destiné à relier l'Escaut au canal de Terneuzen à travers le Pays de Waes et de mettre les travaux en adjudication au commencement de 1923;

2° De mettre en adjudication-concours, avant le 1^{er} janvier 1922, le creusement du tunnel destiné à faciliter les communications entre les deux rives de l'Escaut devant Anvers et d'en poursuivre l'exécution aussitôt que les moyens financiers le permettront.

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

Cette réunion a eu lieu le 14 juin dernier.

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

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

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

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

Plusieurs membres ont cependant vivement insisté pour que le canal soit calibré pour des bateaux de 2,000 tonnes en faisant valoir qu'il doit servir à relier le canal du Rhin à l'Escaut, d'une part et le canal de Gand à Ostende et Zeebrugge d'autre part, qui tous seront calibrés à 2,000 tonnes.

L'on devrait, si le canal projeté n'était calibré qu'à 600 tonnes continuer à faire passer une partie des bateaux par la Hollande.

Or rappelons, ce que M. le Ministre des Affaires Étrangères disait dans le discours qu'il prononça à la Chambre, le 11 juin 1919 :

« Notre thèse économique, disait-il, consiste à rendre la Belgique maîtresse de ses communications, à la rendre pleinement souveraine, à l'affranchir à l'Est et à l'Ouest de la dépendance à laquelle les traités de 1839 l'ont soumise vis-à-vis de la Hollande ».

Un membre a exprimé la crainte qu'un trop grand canal pourrait nuire à Anvers et favoriser Gand, Ostende et Zeebrugge.

Cette observation n'a pas eu d'écho d'abord par ce qu'il est impossible de prévoir quel est le port qui profitera le plus d'un canal à grandes dimensions mais surtout parce que en tout état de cause, l'intérêt général doit primer l'intérêt particulier.

Ajoutons que la prospérité du port d'Anvers dépend en grande partie de la puissance des voies de transport qui y aboutissent.

A remarquer enfin que si le nouveau canal n'était calibré qu'à 600 tonnes il serait la seule voie d'eau d'un calibre aussi réduit qui aboutirait à Anvers.

D'après les renseignements fournis par M. le Ministre des Travaux Publics, le canal pour bateaux de 2,000 tonnes coûterait 150 millions alors que le canal pour bateaux de 600 tonnes n'en coûterait que 57.

M. le Ministre Van de Vyvere a, de plus pour combattre le calibrage à 2,000 tonnes, indépendamment des motifs d'ordre financier, fait valoir que les bateaux de ce tonnage peuvent emprunter le Bas-Escaut entre Anvers et Gand.

Il lui a été répondu que cela exigerait d'importants travaux.

En effet, les bateaux de 2,000 tonnes mesurent $100^m \times 12^m$, et exigent des ponts de 15 mètres d'ouverture, alors que sur le Bas-Escaut en amont de Tamise, les ponts n'ont qu'un débouché de 12^m50 et même 11^m40 .

D'autre part, le Sas courbe de l'écluse de Gendbrugge ne pourrait recevoir des bateaux de cette dimension.

Nonobstant des travaux coûteux qu'il faudrait exécuter au Bas-Escaut pour le rendre accessible aux bateaux de 2,000 tonnes, il ne faut pas perdre de vue que ces bateaux auraient à subir la sujétion des marées et s'astreindre à un supplément de parcours de plus de 20 kilomètres.

La Commission sans se prononcer définitivement sur les dimensions à donner au nouveau canal, parce que le côté technique de la question échappe à sa compétence, a cependant estimé que si pour des motifs d'ordre financier seulement, il fallait renoncer à adopter pour le moment le calibrage à 2,000 tonnes, ce serait une faute grave de ne pas ménager l'avenir.

La Commission a été d'avis qu'il conviendrait d'acquérir dès à présent les terrains nécessaires à l'élargissement futur du canal et d'adopter pour les ouvrages d'art les dimensions en rapport avec un canal calibré à 2,000 t.

De son côté, M. le ministre Van de Vyvere s'est engagé pour le cas où le calibrage à 2,000 tonnes ne serait pas adopté, de faire exécuter au Bas-Escaut entre Anvers et Gand les travaux nécessaires pour que les bateaux de 2,000 tonnes puissent sans difficulté emprunter cette voie d'eau.

Depuis près de cinquante ans, les Chambres ont admis que les deux rives de l'Escaut seraient reliées par un pont, un transbordeur ou un tunnel. C'est l'idée du tunnel qui l'a emporté.

Jusqu'ici la ville d'Anvers n'a pu approuver les plans d'aménagement de la rive gauche parce que ces terrains ne font pas encore partie de son domaine administratif.

Pour arrêter un projet définitif, il est du reste de toute première nécessité de connaître l'emplacement exact qui sera choisi pour le tunnel et ses accès.

C'est pourquoi l'adjudication concours s'impose avant tout.

Comme l'établissement de tunnel prendra beaucoup de temps encore, la Commission a vivement insisté auprès des ministres pour l'augmentation du nombre des bateaux de passage et l'augmentation du nombre des stations.

M. le Premier Ministre a promis de la façon la plus formelle que sans le

moindre retard satisfaction serait donnée à ce vœu absolument légitime, sans la réalisation duquel l'on ne pourrait espérer voir se former sur la rive gauche une agglomération de quelque importance.

La Commission s'est aussi occupée de la revendication de la Députation Permanente de la Flandre Orientale relative à une indemnisation pécuniaire en compensation de la cession de territoire. Elle a trouvé cette revendication équitable et légitime. Elle la recommande à l'attention bienveillante de M. le Ministre de l'Intérieur qui jugera, pensons-nous, opportun de formuler un amendement qui soit de nature à donner satisfaction au vœu exprimé par la Députation Permanente.

La Commission a tout lieu de croire qu'en présence des divers engagements pris par le Gouvernement le conseil provincial de la Flandre Orientale se déclarera satisfait. Comme le faisait très justement remarquer, au cours de la séance M. le Premier Ministre, la Flandre Orientale (surtout si elle reçoit la compensation financière qu'elle réclame) n'aura à subir aucun préjudice par le vote du projet de loi.

Au contraire, une fois l'incorporation du nouveau territoire dans la province d'Anvers réalisée, les probabilités de l'exécution rapide des promesses du Gouvernement augmenteront dans une large mesure, pour le plus grand bien non seulement des deux provinces en particulier mais aussi du pays tout entier.

Aussi la Commission a-t-elle voté le projet de loi à l'unanimité moins trois voix et m'a chargé de vous en faire rapport.

La minorité ayant annoncé son intention de joindre une note à ce rapport nous n'avons pas cru devoir nous étendre davantage sur les motifs de son opposition.

Le Président-Rapporteur,

E. BRAUN.

NOTE DE LA MINORITÉ.

L'histoire des communications ou plutôt des projets de communications entre les deux rives de l'Escaut n'est que celle d'une longue série de déceptions éprouvées par les habitants de la rive gauche de l'Escaut.

Depuis cinquante ans, ils vivent d'espoirs qu'ils croient toujours près d'aboutir et qui échouent toujours au dernier moment.

La loi du 13 avril 1874 prévoit pour l'État l'obligation de construire un pont sur l'Escaut au droit d'Anvers. L'État ne se souvient de cette promesse que pour la violer : il ne fait rien lui-même, et, quand la Société concessionnaire d'Anvers-Gand s'offre à exécuter à ses propres frais les engagements qu'il a contractés, il lui en refuse l'autorisation !

Restait, malgré tout, la promesse écrite : une nouvelle loi, en 1890, l'enterrer définitivement et officiellement, puisqu'elle annule tous les bénéfices concédés en 1874, sans accorder aucune compensation aux habitants de la rive gauche.

Le 5 mai 1900, les députés de Saint-Nicolas font voter le projet de construction d'un transbordeur à Anvers et d'un pont à Burght. Nouvelle promesse aussi efficace que la précédente !

En 1906, le principe de jonction continue des deux rives est de nouveau voté. La date des travaux est même fixée ; un crédit de 10,000,000 francs y est affecté. Vaines précautions ! devant l'opposition d'Anvers, le Gouvernement institue une Commission. La Commission prend à l'unanimité des conclusions donnant satisfaction aux habitants du pays de Waes. Le Gouvernement les approuve. Mais les conclusions restent des conclusions — les projets sont sans cesse remis à l'étude et les promesses continuent à pleuvoir...

Et c'est ainsi que, depuis plus d'un demi-siècle, on promène les habitants du Pays de Waes à travers un désert de promesses, de vœux, de projets et de conclusions vers une soi-disant Terre Promise, pour brusquement leur faire comprendre que tout cela n'était qu'un mirage !

Car, c'est bien là que nous en sommes ! Le même jeu va-t-il recommencer ?

Le 25 juin 1921, au sein de la Commission le Ministre des Travaux Publics avait pris l'engagement solennel « de mettre en adjudication-concours avant le 1^{er} janvier 1922, le creusement du tunnel, et d'en poursuivre l'exécution, aussitôt que les moyens le permettraient ».

Et voyez le rapport de M. Braun du 5 juillet 1921, vous constaterez que des membres de la Commission avaient déclaré nettement que c'était cet engagement qui avait entraîné leur adhésion au projet d'annexion.

Et aujourd'hui, on nous demande d'annexer sans condition et, à nos justes revendications, on ne donne comme réponse que des conseils de confiance et d'espoir dans l'avenir.

De la confiance et de l'espoir, nous en avons eu pendant cinquante ans ; mais trop de désillusions les ont tués. Les victimes ont acquis trop d'expérience pour se laisser encore si facilement leurrer.

L'imprécision même et le silence qu'on semble vouloir faire autour de ce débat leur commandent la prudence. Les promesses d'hier deviennent de plus en plus vagues et les questions les plus pertinentes n'obtiennent pas de réponse. J'en ai adressé sept au Gouvernement par l'intermédiaire de la Commission. Toutes les sept sont restées sans réponse et je me vois forcé de les insérer dans cette note de la minorité pour en obtenir une réponse à la Chambre même.

Questions posées et auxquelles on n'a pas encore répondu.**1^{re} QUESTION.**

Le projet de loi du 3 avril 1922 renvoie simplement à l'Exposé des motifs du projet de loi du 1^{er} juin 1921.

D'après celui-ci, les communes intéressées et le Conseil provincial de la Flandre Orientale consultés ont donné leur adhésion à l'annexion.

Or, les plus vives protestations nous sont parvenues alors de tous les intéressés, parce que le Gouvernement n'avait pas satisfait aux engagements qui avaient entraîné leur adhésion.

Monsieur le Ministre juge-t-il que ses engagements sont actuellement accomplis?

Sinon, a-t-il consulté à nouveau les pouvoirs administratifs intéressés, ou est-il d'avis qu'on peut passer outre et annexer malgré leur opposition?

2^e QUESTION.

Monsieur le Ministre ne croit-il pas devoir donner connaissance à la Commission d'un écrit que M. le Gouverneur de la Flandre Orientale lui a fait parvenir, d'en faire connaître à la Commission la réponse qui a été faite à ce haut fonctionnaire?

3^e QUESTION.

Le projet du tunnel est-il entièrement achevé?

L'adjudication concours peut-elle être annoncée, dès que le problème financier est résolu?

Le projet du canal de Burght à Saint-Gilles-Waes est-il à son tour achevé? Quand compte-t-on commencer les travaux?

4^e QUESTION.

Pour construire le tunnel, le Gouvernement ne dispose pas en ce moment des ressources nécessaires. On devra selon toute vraisemblance recourir à l'initiative privée, en cédant les terrains du Borgerweert à une société concessionnaire.

Lors des discussions en Commission du projet du 1^{er} juin 1921, on parlait d'une société anglaise en formation. En est-il encore question en ce moment?

Lors de la discussion du projet repris le 3 avril 1922, on nous parle d'une société américaine. Quel est le bien fondé de ces bruits que répandent les personnes les plus autorisées? Peut-on préciser les efforts des Anglais en 1921 et des Américains en 1922?

5^e QUESTION.

Le Gouvernement ne juge-t-il pas qu'on doive prévoir dans la loi même que les terrains de l'État du Borgerweert ne peuvent être affectés à un autre

usage qu'à celui de procurer des ressources pour la construction du tunnel?

6° QUESTION.

Un architecte paysagiste très connu a été chargé, avant la guerre, de dresser le plan pour aménager les terrains acquis par l'État, sur la rive droite et sur la rive gauche de l'Escaut. A la suite de l'annexion des terrains, l'exécution de ce plan est-il abandonné?

7° QUESTION.

Quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour que les habitants des territoires incorporés à la ville d'Anvers n'aient pas à payer des majorations d'impôts et des taxes communales du chef de cette incorporation? Auront-ils gratuitement accès sur tous les bateaux de passage de l'Escaut aussi longtemps que les moyens de communications continues entre la ville d'Anvers et la rive gauche ne seront pas exécutés?

M. le Premier Ministre a dit à la Commission, que la situation financière du pays ne permettrait pas la construction d'un tunnel de 160,000,000. Ce que nous voulons, c'est d'être à l'abri de toute surprise et que les promesses dont on nous accable soient consacrées et précisées par un texte de loi. Ceux qui nous prêchent la confiance et l'espoir dans l'avenir, ne peuvent nous refuser cette satisfaction, sous peine de renier implicitement les promesses qu'ils sont prêts à nous faire. Nous proposerons donc à la Chambre d'insérer dans le texte de la loi même la promesse solennelle du Ministre des Travaux Publics « de mettre en adjudication-concours avant le 1^{er} janvier 1922 (lisez 1923), le creusement du tunnel, et d'en poursuivre l'exécution, aussitôt que les moyens financiers le permettront ».

Est-ce trop demander au Gouvernement que de respecter la parole qu'il a donnée et de satisfaire enfin, dès que les ressources de l'Etat, le permettront, aux vœux des populations du pays de Waes trop longtemps leurrées de vaines promesses et de stériles projets ?

Si imprescriptible que soit le respect dû à la parole donnée, un autre principe également important domine ce débat : le droit pour les intéressés de disposer librement d'eux-mêmes. Nos contradicteurs sentent si bien l'importance de ce point de vue, qu'ils l'invoquent à l'appui de leur thèse. A les entendre, le Conseil provincial de la Flandre Orientale et les Conseils communaux de Zwyndrecht, Burght et Melsele se seraient ralliés à l'annexion. Ils sentent fort bien qu'arracher contre leur gré des populations à la province à laquelle elles sont rattachées, supprimer d'un trait de plume l'autonomie d'une commune seraient des actes de pouvoir abusif, des actes d'autocratie et de tyrannie.

Et cependant que fait-on ?

L'approbation du Conseil provincial et des Conseils communaux a été conditionnelle. Ils ont répondu aux propositions qu'on leur faisait : « Nous acceptons l'annexion, mais à condition que vous nous donniez le tunnel et le canal de Burght St-Gilles-Waes. » Nos contradicteurs disjoignent la pensée

des membres du Conseil provincial et des Conseils communaux ; ils suppriment ce qui fait la condition formelle et *sine qua non* de leur assentiment, et leur escamotent ainsi à l'appui de leur thèse une approbation qui vaut ce que vaut le procédé employé pour l'obtenir. En fait, aucun intéressé n'est partisan de l'annexion pure et simple qui est à ses yeux la spoliation pure et simple, le dépouillement sans aucune contre-partie.

C'est contre cette iniquité que proteste l'honorable Gouverneur de la Flandre Orientale dans une lettre adressée à M. le Ministre de l'Intérieur en date du 19 avril 1922, et qui figure au rapport de M. Braun.

C'est contre cela que la Députation permanente a protesté dans sa démarche du 21 juin 1922 chez M. le Premier Ministre et le Ministre de l'Intérieur.

C'est contre ce fait qu'à la réunion des trente bourgmestres du Pays de Waes tenue à Saint-Nicolas le 22 juin dernier, on a protesté unanimement et énergiquement.

Les conseils communaux font écho à la voix du chef de la province et partout nous enregistrons en résumé le même cri : « Pas d'annexion sans communication ! »

Qu'on n'objecte pas à cette expression de la volonté populaire le résultat d'une enquête administrative. Les enquêtes administratives ne peuvent découvrir un accord unanime, là où les représentants les plus autorisés et les mandataires même des intéressés nous affirment qu'il y a une opposition formelle. Et puis, la question n'est plus entière, du jour où le Gouvernement retire la parole qu'il a donnée.

Consultez à nouveau le conseil provincial, les conseils communaux, mais dites-leur bien que les promesses faites au sujet du canal de Burght-Saint-Gilles et du tunnel ne sont pas tenues — et la réponse unanime sera celle que nous indiquions plus haut : « Pas d'annexion sans communication » ! Mais cette consultation populaire ne se fera plus, si équitable soit-elle. Je l'ai déjà demandée, mais on la juge superflue, sans doute parce qu'on l'estime trop redoutable.

Au sein de la Commission on a eu l'écho d'une double objection que je veux rencontrer.

PREMIÈRE OBJECTION. — Le pays de Waes veut faire un marché ; c'est un vrai chantage que de réclamer un travail de 150 millions en compensation de quelques parcelles de terrain.

La réponse est simple et nette : Le jour où les communes en question ne seront plus elles-mêmes, mais « Anvers », elles dépendront totalement d'Anvers, et elles auront les communications que notre métropole commerciale voudra bien leur accorder.

Et pourtant, ces territoires ont les mêmes droits que ceux qui sont situés sur la rive droite de l'Escaut. Il ne faut cependant pas qu'on puisse, en dénaturant le mot de Pascal dire, de la richesse économique « Erreur en deçà de l'Escaut, vérité au delà ! »

Notre rêve, ce fut toujours de voir sur chaque rive de l'Escaut d'immenses

quais, des halls, des squares, toutes les installations maritimes et tout le progrès moderne à côté des créations qui font le luxe et le charme des grandes villes. La réalisation n'en a tenu qu'à la création de communications continues entre les deux rives ; à cette paille a tenu la prospérité du Pays de Waes. Et cela lui a toujours été refusée, même lorsque des particuliers s'offraient à en faire les frais !

Aujourd'hui, nous le comprenons, ça coûte trop cher, mais que du moins on s'engage par un texte de loi et non par une promesse illusoire, à réparer, aussitôt que possible, l'iniquité criante qui dure depuis plus d'un demi-siècle.

Et surtout, qu'on ne fasse pas des territoires de la rive gauche, le dépôt d'une grande ville ! Anvers convoite ces territoires, nous ne le savons que trop, pour y construire des maisons ouvrières des « noodwoningen » qui trouveraient leur emplacement tout indiqué au-delà de la rive droite sur les terrains des remparts déclassés. Mieux que cela : dernièrement, un inspecteur de la ville d'Anvers se présente à la Maison communale de Zwyndrecht, pour s'enquérir si, dans ce territoire dont l'annexion a déjà pour lui la certitude d'un fait acquis, il ne pourrait trouver un emplacement pour la « ferme des boues ».

Décidément, ce n'était pas la peine de réclamer ces territoires au nom des intérêts commerciaux de la Métropole, si ce n'est que pour y établir la « ferme des boues », il fallait invoquer d'autres motifs.

SECONDE OBJECTION. — Que n'avez-vous déjà créé depuis longtemps votre ville sur la rive gauche de l'Escaut ?

C'est facile à dire. Mais les communications ont toujours été refusées — et depuis vingt ans, on interdit toute construction sur les terrains qu'on a expropriés. C'est précisément contre cette situation que nous protestons, contre l'arrêt artificiel que les pouvoirs publics opposent au développement de cette contrée, contre l'iniquité flagrante qui, faute de communications entre les deux rives d'un fleuve, fait voisiner la médiocrité misérable avec la splendeur sans égale d'un des ports les plus beaux du monde, enfin contre la cession pure et simple, sans compensations, d'un territoire qui pourrait être riche comme Anvers et qui, incorporée à cette ville, y servira à l'usage que vous savez !

Les terrains à incorporer.

Il résulte des déclarations ministérielles que le projet du concours-adjudication pour la construction du tunnel est prêt ; mais les ressources financières nécessaires à son exécution font défaut.

La solution idéale serait que l'État lui-même se charge des travaux ; mais, si ses ressources ne le permettent pas, force sera de recourir à l'initiative privée, dans l'espèce, à une société concessionnaire.

En ce cas, il faudrait pouvoir disposer des 963 hectares que l'État possède ou possèdera dans cette région.

Mais tant que le recours à l'initiative privée n'est pas fixé avec certitude,

il faudra réserver les terrains et ne pas engager et compromettre l'avenir par l'usage prématuré qu'on en ferait. Ce point nous semble de la plus haute importance et, dans le but de sauvegarder l'avenir, nous déposerons un amendement stipulant que cette clause sera insérée dans la loi même.

Des habitants.

Par suite de l'annexion, les habitants de la Tête-de-Flandre deviendront habitants d'Anvers. Quelle sera leur situation au point de vue des impôts et des taxes communales?

Devront-ils payer les mêmes droits que les autres habitants d'Anvers, sans jouir d'aucun des avantages des citoyens de la grande ville? Aussi longtemps que les communications entre les deux rives ne seront pas établies, ces nouveaux citoyens d'Anvers n'auront ce titre que sur papier, ils ne feront pas réellement partie de la grande ville, et leur qualité nouvelle ne leur valant aucun avantage, il serait injuste qu'elle leur amenât un surcroît de taxes et d'impôts. Une disposition de loi seule peut empêcher cette iniquité.

PAS DE CONFUSION.

Dans le rapport de la Commission spéciale, l'honorable M. Braun, consacre à peine quelques phrases au tunnel. Par contre, il parle longuement du canal qui doit relier Anvers au canal de Terneuzen et aussi à Gand.

Nous-même, dans cette note de minorité, nous n'avons rien dit du canal; mais nous avons insisté sur la nécessité d'établir des communications continues entre les deux rives de l'Escaut au droit d'Anvers.

C'est que cette question domine tout le débat et que sa solution équitable peut seule donner satisfaction au Pays de Waes. Personne, plus que nous, ne souhaite le creusement du canal; car, il est de la plus haute importance pour le développement du Nord de la Flandre.

Mais si utile qu'il soit, il faut classer les travaux à entreprendre et ne point amener une confusion dans les esprits.

Nous ne saurions trop le répéter, ce que le Pays de Waes désire avant tout, c'est d'être relié à Anvers et de voir la prospérité de la Métropole s'étendre sur les contrées délaissées de la rive gauche. C'est cette conviction que nous voudrions voir bien ancrer dans tous les esprits et rien ne serait plus désastreux pour sa réalisation que de laisser se propager l'idée que le creusement du canal réaliserait tous les espoirs du Pays de Waes.

Les responsabilités.

En terminant cette note, nous tenons à affirmer hautement que les négociations pour l'agrandissement d'Anvers ont été entamées et poursuivies sans nous. Aucun représentant, aucun sénateur intéressé n'a été consulté : les mandataires du Pays de Waes se sont trouvés devant le fait accompli, devant une cause déjà compromise par les négociations antérieures.

Aussi tenons-nous à dégager pleinement toute notre responsabilité devant une situation créée à notre insu et contre laquelle nous eussions immédiatement protesté.

Car les négociations n'ont pas été ce qu'elles devaient être. Anvers demandait des territoires, en échange le Gouvernement offrait une promesse. A supposer même que cinquante années d'expériences n'eussent pas appris aux intéressés ce que valent de telles promesses, avant de demander un sacrifice au Pays de Waes, il fallait lui dire nettement les avantages qu'on lui offrirait en compensation et lui en assurer, au point de vue légal, l'exécution aussi prompte que possible; il ne fallait pas songer même à créer une commune dont les deux tronçons pourraient rester longtemps séparés par une barrière impraticable. Seules une situation nette, des offres précises, des garanties légales pouvaient empêcher ces négociations d'être un marché de dupes. Trop peu de précautions ont été prises; et leur absence a faussé le débat. Nous tenons à le dire hautement: nous n'y avons été pour rien, nous n'avons pas même été consultés, et aujourd'hui, tout en protestant contre ce qui a été fait et contre ce qui sera fait peut-être, nous déclinons toute responsabilité.

Demain, Anvers s'étendra vraisemblablement sur les deux rives de l'Escaut. Qu'y peuvent trois villages qui ont cependant pour eux le bon droit? Ils verront s'installer sur leur territoire les services dont la ville ne veut pas sur la rive droite de l'Escaut.

Ne retirant aucun avantage de leur situation, les nouveaux habitants d'Anvers, créés malgré eux citoyens d'une grande ville, comprendront que celle-ci a songé à elle seule et ne les a incorporés que pour faire servir à ses propres intérêts le territoire annexé.

Je termine ces quelques faits par les mêmes conclusions que j'écrivais dans la note de la minorité du rapport de la Commission spéciale du 6 juillet 1921.

CONCLUSION.

On nous demande l'annexion des terrains de la rive gauche de l'Escaut à Anvers, quelque pénible qu'en soit le sacrifice, quelque répugnance que la mesure nous inspire, nous voulons céder, mais au moins que, dans un sentiment d'équité, on ne le fasse pas

- avant que le concours-adjudication du tunnel ne soit publié;
- avant que le problème financier ne soit résolu;
- avant qu'on ne soit fixé sur l'affectation des terrains à incorporer;
- avant que l'adjudication du canal ne soit publiée.

Si on fait coïncider l'exécution de ces projets avec le projet de loi actuel, alors, oui, une adhésion unanime peut être escomptée. Mais si l'on veut annexer, en espérant contenter le pays de Waes par de vagues promesses, et sans formuler et étudier l'aspect financier du problème, nous continuerons à répondre par ces mots:

Pas d'annexion sans communication.

A. RAEMDONCK.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 21 JUNI 1922.

Wetsontwerp

houdende aanhechting van een gedeelte van den linker
Scheldeoever bij de provincie en bij de stad Antwerpen (1).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE 2), UITGEBRACHT DOOR DEN HEER BRAUN.

MIJNE HEEREN,

Den 5^{en} April l. l. heeft de Minister van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid in naam der Regeering opnieuw het wetsontwerp voorgelegd, den 1^{en} Juni 1921 ingediend door zijn voorganger en houdende : aanhechting van een gedeelte van den linker Scheldeoever bij de provincie en bij de stad Antwerpen.

Dit ontwerp was door de ontbinding der Wetgevende Kamers vervallen.

Zooals de Memorie van Toelichting er op wijst, was dit ontwerp onderzocht geworden door een Commissie die den 6^{en} Juli 1921 met 13 stemmen tegen 5 tot zijn aanneming besloten had. (Zie *Kamerbescheiden*, n^o 443.)

Het onderzoek van het ontwerp werd opnieuw verzonden naar een bijzondere Commissie op weinig na samengesteld uit dezelfde leden als de eerste Commissie.

Het opnieuw aan uw beraadslagingen onderworpen ontwerp geeft in hoofdzaak het oorspronkelijk ontwerp weer.

De bijzondere Commissie is een eerste maal bijeengekomen den 11^{en} Mei en haar Voorzitter heeft haar, na de quæstie te hebben samengevat, de twee volgende brieven voorgelezen :

(1) Wetsontwerp, n^o 468.

(2) De Commissie voorgezeten door den heer Braun, was samengesteld uit de heeren Braun, Cnudde, de Béthune, De Bruyne (A.) de Kerchove d'Exaerde, De Schutter, De Vos, Eeckelers, Heyman, Huysmans, Marek, Pecher, Raemdonk, Samyn, Segers, Siffer, Straus, Tibbaut, Van Cauwelaert, Van Hoeylandt, Verlinden.

« Gent, 19 April 1922.

» *Aan den heer Minister van Binnenlandsche Zaken, Brussel.*

» **HEER MINISTER,**

» Ik heb kennis genomen van het wetsontwerp houdende aanhechting van een gedeelte van den linker Scheldeoever bij de Provincie en bij de stad Antwerpen door U ter Kamer van Volksvertegenwoordigers in zitting van 5 dezer neergelegd.

» Bij brief van 11 Juni 1921 — Cabinet — had ik de eer uwen achtbaren voorganger de ontroering bekend te maken ontstaan in mijne provincie door het feit dat de Regeering des Konings geen rekening scheen te willen houden met de voorwaarden waaraan de Provinciale raad van Oost-Vlaanderen den afstand van het « Vlaamsche Hoofd » aan de provincie Antwerpen ondergeschikt had.

» Zooals het U inderdaad bekend is, heeft de Provinciale raad in April 1921 zijne instemming uitdrukkelijk ondergeschikt aan het uitvoeren van twee openbare werken : de verbinding der Scheldeoevers en het graven van een kanaal tusschen de Schelde en de vaart Gent-Terneuzen, door het Waasland.

» In zijn zitting van December 1921, heeft de nieuwe Provinciale raad die zienswijze bevestigd, zijn wil op eene nog uitdrukkelijker wijze dan vroeger uitende; bij brief van 14 Januari 1922, 2^{de} afdeeling, n^r 38.418, had ik de eer de beslitselen van het verslag u over te zenden.

» Nu, tot mijn groot leed, stel ik vast dat de verwezenlijking der gestelde voorwaarden tot de aanhechting van den linkeroever in uw wetsontwerp niet voorzien is, maar dat de uitvoering dier werken niet eens beloofd is.

» In die aangelegenheden veroorloof ik mij, met aandrang uwe aandacht op die feiten te vestigen en U te verzoeken aan uwe achtbare Collegas te vragen dat zij bepaalde verbintenissen aangaan door het onmiddellijk neerleggen der noodige wetsontwerpen.

» De Bestendige Deputatie wien ik het hierbovenstaande medegedeeld heb, belast mij U hare volledige eensgezindheid nopens dit punt uit te drukken en U te zeggen dat de gansche Provinciale raad ten eerste zou gekant zijn tegen elk ontwerp van grondafstand, dat niet zou gepaard gaan met het naleven der voorwaarden vroeger door de Belgische Regeering aanvaard.

» Het gewaardige U, Heer Minister, de verzekering mijner bijzondere hoogachting te aanvaarden.

» *De Gouverneur,*

(Get.) » **Graaf DE KERCHOVE.** »

Gent, 10 Mei 1922.

» *Den Heer Braun, Voorzitter van de Bijzondere Commissie belast met onderzoek van het wetsontwerp houdende aanhechting van den linker Scheldeoever bij de provincie en bij de stad Antwerpen.*

» MIJNHEER DE VOORZITTER,

» Het wetsontwerp houdende aanhechting van den linker Scheldeoever bij de provincie en bij de stad Antwerpen, ingediend 5 April l.l. door den Minister van Binnenlandsche Zaken bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers en onderworpen aan het onderzoek van de Bijzondere Commissie onder uw Voorzitterschap, voorziet geen schadeloostelling voor de provincie Oost-Vlaanderen door de provincie Antwerpen wegens den grondafstand.

» Dergelijke bepaling is voorzien voor hetgeen de gemeenten betreft.

» Ze is trouwens volkomen billijk, daar de provincie Oost-Vlaanderen door dien afstand een merkkelijk deel harer inkomsten zal verliezen.

» Bij de voorafgaande onderhandelingen is er nooit spraak van geweest het recht op schadevergoeding op te geven.

» Het bouwen van een tunnel onder de Schelde en het graven van een kanaal van de Schelde naar de vaart Gent-Terneuzen werden als uitdrukkelijke voorwaarden gesteld voor dien afstand, doch werden nooit beschouwd als een vergoeding voor de vermindering van inkomsten, welke die grenswijziging zal teweegbrengen voor Oost-Vlaanderen.

» Bij de eerstkomende vergadering van de Bestendige Deputatie zal ik de quaestie aanhangig maken en ik ben er van overtuigd, dat ze niet zal nalaten te wijzen op de leemte die voorkomt in het wetsontwerp van den Minister van Binnenlandsche Zaken.

» Gelieve dit schrijven ter kennis te brengen van de Commissie die gij voorziet, opdat ze rekening zou houden met de rechtmatige eischen der provincie.

» Met de meeste hoogachting.

» *De Gouverneur,*

GRAAF DE KERCHOVE. »

Na die brieven voorgelezen te hebben, heeft de voorzitter de Commissie er aan herinnerd dat op 23 Juni 1921 de eerste Minister Carton de Wiart en de Heer Anseele, Minister van Openbare Werken, de vergadering hadden bijgewoond en dat zij daar, in naam der Regeering, de verbintenis hadden aangegaan :

1° De jaren 1921-1922 te besteden aan het opmaken der plannen van het kanaal voor schepen van 600 ton tot verbinding der Schelde met de vaart van Terneuzen door het Land van Waas, en de werken aan te besteden begin 1923;

2^o Vóór 1 Januari 1922 een aanbesteding-wedstrijd uit te schrijven voor het graven van den tunnel tot verbinding der beide Scheldeoeveren vóór Antwerpen en het werk uit te voeren, zoodra de geldelijke toestand het zal mogelijk maken.

De Commissie heeft vastgesteld dat de aanbesteding-wedstrijd voor den tunnel, beloofd uiterlijk voor 1 Januari 1922, niet heeft plaats gehad, en dat haar geen mededeeling gedaan werd aangaande de vordering der studies betreffende het nieuw kanaal. In verband daarmee heeft de Commissie geacht den huidige Eersten Minister en den nieuwen Minister van Openbare Werken te moeten uitnoodigen op een aanstaande vergadering van de Commissie, om hun te vragen naar de inzichten der Regeering inzake de door hun voorgangers aangegane verbintenissen.

Die vergadering heeft plaats gehad 14 Juni l. l.

Naast den Eersten Minister, waren nog aanwezig de heer Berryer, Minister van Binnenlandsche Zaken, alsmede de Minister van Economische Zaken ter vervanging van den heer Ruzette, Minister van Openbare Werken, die ongesteld was.

Na een tamelijk lange bespreking, heeft de Regeering, bij monde van de aanwezige Ministers, beloofd het aanleggen van den tunnel vóór 1 Januari 1923 aan te besteden.

Premies zouden verleend worden aan de beste ontwerpen, ingeval de aanbesteding zonder onmiddellijk gevolg moest blijven, bij gebreke van gunstige financiële voorwaarden.

Wat het kanaal Burght-Roodenhuyze betreft, heeft de Regeering verklaard dat de studies genoegzaam gevorderd waren om de gronden aan te koopen begin 1923. Dit kanaal zou aangelegd worden voor schepen van 600 ton.

Verschillende leden hebben ten eerste aangedrongen opdat het kanaal aangelegd zou worden voor schepen van 2,000 ton, daar het moet dienen om het Rijnkanaal te verbinden met de Schelde, eenerzijds, en met de vaart Gent-Oostende en Zeebrugge, anderzijds, die alle voor 2,000 ton zullen ingericht zijn.

Moest het ontworpen kanaal slechts voor 600 ton aangelegd worden, dan zou men een deel der schepen nog steeds over Holland moeten doen varen.

Welnu, ziehier wat de Minister van Buitenlandsche Zaken zegde in de Kamer, in zijn redevoering van 11 Juni 1919 :

« Onze economische stelling bestaat hierin : België volkomen meester-schap te geven over zijn verkeerswegen, het ten Oosten en ten Westen » vrij te maken van de afhankelijkheid waarin de tractaten van 1839 het » geplaatst hebben tegenover Holland. »

Een lid heeft uiting gegeven aan de vrees dat een te groot kanaal Gent-Oostende en Zeebrugge zou kunnen begunstigen ten koste van Antwerpen.

Deze opmerking heeft geen weerklink gevonden, omdat men niet kan weten welke haven het meeste nut zal trekken uit een vaart met groote doorsnede, doch vooral omdat in elk geval het algemeen belang vóór de bijzondere belangen moet gaan.

De bloei der Antwerpsche haven hangt trouwens grootendeels af van de belangrijkheid der aldaar uitlopende verkeerswegen.

Ten slotte dient opgemerkt dat, werd het nieuw kanaal slechts voor 600 ton gegraven, dit de eenige waterweg zou zijn met zoo geringe doorsnede die te Antwerpen uitloopt.

Volgens de inlichtingen, verstrekt door den Minister van Openbare Werken, zou het kanaal voor schepen van 2,000 ton 150,000,000 frank kosten tegen 57,000,000 voor schepen van 600 ton.

Minister Van de Vyvere heeft daarenboven, behalve de redenen van financiële aard, tegen de doorsnede voor 2.000 ton aangevoerd, dat zulke schepen de Beneden-Schelde tusschen Antwerpen en Gent kunnen gebruiken.

Hem is geantwoord dat zulks aanzienlijke werken zou vergen.

Schepen van 2,000 ton meten immers 100 m. $\times$ 12 m. waarvoor bruggen van 13 m. opening noodig zijn, terwijl de bruggen over de Beneden-Schelde boven Temsche 12.30 m. en zelfs 11.40 m. doorvaart hebben.

Anderdeels zou het gebogen sas der sluis van Gendbrugge schepen van die afmeting niet kunnen schutten.

Niettegenstaande de kostbare werken die zouden moeten uitgevoerd worden aan de Beneden-Schelde, om deze toegankelijk te maken voor schepen van 2,000 ton, dient niet uit het oog verloren dat die schepen onderhevig zouden zijn aan het getij, en een omweg van meer dan 20 km. zouden moeten maken.

Zonder voorgoed uitspraak te doen over de afmetingen van het nieuwe kanaal, omdat de technische kant der zaak buiten haar bevoegdheid ligt, is de Commissie nochtans van oordeel dat, moeste men alleen om redenen van financiële aard thans afzien van de 2,000 ton-doorsnede, het een zware fout zou zijn niet te zorgen voor de toekomst.

De Commissie is van meening geweest, dat van nu af aan de noodige gronden dienden aangekocht voor de latere verbreeding van het kanaal en dat voor de kunstwerken afmetingen dienden aangenomen voor een kanaal met 2,000 ton-doorsnede.

Van zijn kant, heeft Minister Vande Vyvere zich verbonden, ingeval de 2,000 ton-doorsnede niet aangenomen werd, aan de Beneden-Schelde tusschen Gent en Antwerpen de noodige werken te doen uitvoeren om schepen van 2,600 ton zonder moeite op dien scheepvaartweg door te laten.

Sedert bijna vijftig jaar, hebben de Kamers aangenomen dat beide Scheldeoevers zouden verbonden worden door eene brug, een zwevend veer of een tunnel. De tunnel heeft de voorkeur gekregen.

Tot hiertoe heeft de stad Antwerpen de plannen tot inrichting van den linkeroever niet kunnen goedkeuren, omdat die gronden nog niet behooren tot haar bestuursgebied.

Om een definitief ontwerp vast te stellen is het trouwens van de allereerste noodzakelijkheid de juiste ligging te kennen van den tunnel en zijn toegangen.

Daarom is de wedstrijd aanbesteding in de eerste plaats noodzakelijk.

Daar het aanleggen van den tunnel nog veel tijd zal vergen, heeft de Commissie ten eerste aangedrongen bij de Ministers op vermeerdering van het getal overzetbooten en van het getal staties.

De eerste Minister heeft op de meest uitdrukkelijke wijze beloofd dat zonder eenig verwijl aan dien zoo rechtmatigen wensch zou voldaan worden; daarzonder is het immers niet te verwachten dat op den linkeroever ooit een agglomeratie van eenig belang tot stand komt.

De Commissie heeft zich ook beziggehouden met den eisch van de Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen, betreffende een geldelijke vergoeding voor den grondafstand. Ze heeft dien eisch billijk en rechtmatig bevonden. Ze vestigt er de welwillende aandacht op van den Minister van Binnenlandsche Zaken, die, naar we meenen, een amendement zal indienen om voldoening te schenken aan het verlangen der Bestendige Deputatie.

De Commissie heeft alle reden om te gelooven dat ten aanzien van de verschillende verbintenissen, aangegaan door de Regeering, de Provincieraad van Oost-Vlaanderen daarmede genoegen zal nemen. Zooals de Eerste Minister op de vergadering terecht deed opmerken, zal Oost-Vlaanderen (inzonderheid indien het de verlangde geldelijke vergoeding bekomt) hoegenaamd geen nadeel berokkend worden door de goedkeuring van het wetsontwerp.

Integendeel, komt de inlijving van het nieuwe grondgebied bij de provincie Antwerpen tot stand, dan zullen de kansen voor een spoedige verwezenlijking van de Regeeringsbeloften in hooge mate toenemen, tot meerder welzijn, niet alleen van beide provincies, maar van het gansche land.

Ook heeft de Commissie het wetsontwerp bij eenparigheid min drie stemmen aangenomen en mij gelast u daarover verslag uit te brengen.

Daar de minderheid haar inzicht heeft te kennen gegeven een nota bij dit verslag te voegen, meenen wij niet langer te moeten uitweiden over de redenen van haar verzet.

De Voorzitter-Verslaggever,

E. BRAUN.

NOTA VANWEGE DE MINDERHEID.

De geschiedenis van de verbindingsmiddelen of veeleer van de ontwerpen tot verbinding van beide Scheldecoevers is niet anders dan een lange reeks teleurstellingen voor de inwoners van den linker Scheldecoever.

Sedert vijftig jaar leven zij van verwachtingen, die voortdurend op het punt waren in vervulling te gaan en die op het laatste oogenblik steeds verijdeld worden.

De wet van 13 April 1874 voorziet voor den Staat de verplichting een brug over de Schelde te bouwen vóór Antwerpen. De Staat herinnert zich die belofte alleen om ze te verbreken; zelf doet hij niets, en wanneer de vergunninghoudende maatschappij Gent-Antwerpen op eigen kosten de door den Staat aangegane verbintenissen wil uitvoeren, weigert deze de machtiging daartoe!

Spijts alles was daar toch nog de geschreven belofte: in 1890 wordt die door

eene nieuwe wet voorgoed en officieel begraven, daar alle de in 1874 toegestane voordeelen opgeheven worden, zonder eenige vergoeding voor de bewoners van den linkeroever.

Op 5 Mei 1900, doen de afgevaardigden van St-Niklaas het ontwerp tot het aanleggen van een zwevend veer te Antwerpen en van een brug te Burght goedkeuren. Nieuwe belofte, evenzoo doelmatig als de vorige!

In 1906 wordt het beginsel der verbinding van beide oevers opnieuw aangenomen. Zelfs de datum der werken wordt bepaald; en een crediet van 10,000,000 fr. wordt er aan besteed. Vruchteloze voorzorg! ten aanzien van het verzet vanwege Antwerpen, stelt de Regeering een Commissie in. De Commissie neemt bij eenparigheid besluiten aan, die voldoening schenken aan de bewoners van het Land van Waas. De Regeering keurt die goed. Doch de besluiten blijven besluiten — de ontwerpen worden voortdurend opnieuw ter studie gelegd en het regent voort... beloften.

En zo leidt men de bewoners van het Waasland sedert ruim een halve eeuw door een woestenij van beloften, wenschen, ontwerpen en besluiten, naar een zoogenaamd Land van Belofte, om hun dan op eens aan het verstand te brengen dat het allemaal maar zinsbedrog was!

Want zoover staan wij feitelijk! Zal hetzelfde spel weer gaan beginnen?

Op 23 Juni 1921 had de Minister van Openbare Werken in den schoot der Commissie de plechtige verbintenis aangegaan « vóór 1 Januari 1922 den » aanbesteding-wedstrijd uit te schrijven voor het graven van den tunnel, » en de werken uit te voeren zoodra de geldelijke toestand het mogelijk » maakte. »

En ziet het verslag van den heer Braun van 5 Juli 1921: de leden van de Commissie hadden duidelijk verklaard dat juist die verbintenis hun instemming met het ontwerp van aanhechting had bewerkt.

En thans vraagt men ons onvoorwaardelijke aanhechting, en op onze rechtmatige eischen antwoordt men slechts met raadgevingen van hoop en vertrouwen in de toekomst.

Hoop en vertrouwen, dat hebben wij vijftig jaar lang gehad; doch al te veel teleurstellingen hebben die uitgedoofd. De slachtoffers hebben te veel ondervinding opgedaan om zich nog zoo gemakkelijk te laten paaien!

Wegens de vaagheid en het stilzwijgen, waarmee men deze bespreking wil omgeven, is voorzichtigheid geboden. De beloften van gisteren worden hoe langer hoe nevelachtiger en de meest duidelijke vragen blijven onbeantwoord. Ik heb er zeven gericht tot de Regeering, bij monde van de Commissie. Alle zeven bleven onbeantwoord en ik acht mij verplicht ze in deze nota der minderheid op te nemen om een antwoord ter Kamer zelf te bekomen.

Vragen waarop nog niet geantwoord werd.

1^{ste} VRAAG.

Het wetsontwerp van 5 April 1922 verzendt eenvoudig naar de Memorie van Toelichting van het wetsontwerp van 1 Juni 1921.

Volgens deze laatste, hebben de betrokken gemeenten en de Provincialeraad van Oost-Vlaanderen, hun instemming met de aanhechting betuigd.

Welnu, het hevigste verzet is ons dan geworden vanwege alle belanghebbenden, omdat de Regeering de verbintenissen niet had nagekomen, waarmee hun instemming was losgekregen.

Acht de Minister dat die verbintenissen thans vervuld zijn?

Zooniet, heeft hij opnieuw de betrokken bestuursmachten geraadpleegd, of is hij van oordeel dat die kunnen over het hoofd gezien worden en dat men kan aanhechten tegen hun verzet in?

2^{de} VRAAG.

Acht de Minister niet te moeten kennis geven aan de Commissie van een schrijven vanwege den Gouverneur van Oost-Vlaanderen, en van het daarop gegeven antwoord?

3^{de} VRAAG.

Is het tunnel-ontwerp volkomen klaar?

Kan de aanbesteding-wedstrijd aangekondigd worden, zoodra de financieele quaestie opgelost is?

Is het ontwerp van het kanaal Burght-St-Gillis-Waas ook gereed? Wanneer denkt men de werken aan te vangen?

4^{de} VRAAG.

De Regeering beschikt niet over de noodige geldmiddelen om thans den tunnel aan te leggen. Hoogstwaarschijnlijk zal het privaatininitiatief moeten aangesproken worden, door de Borgerweertgronden aan een vergunninghoudende maatschappij af te staan.

Bij de bespreking van het ontwerp van 1 Juni 1921 in de Commissie, was er sprake van een te stichten Engelsche maatschappij. Is daar thans nog sprake van?

Bij de bespreking van het ontwerp, hervat den 5ⁿ April 1922, gewaagt men van een Amerikaansche maatschappij. Waarop berusten die geruchten, door de meest gezaghebbende personen rondgestrooid? Kan men nadere bijzonderheden verstrekken aangaande de pogingen der Engelschen in 1921 en der Amerikanen in 1922?

5^{de} VRAAG.

Acht de Regeering niet, dat in de wet zelf dient bepaald dat de Staatsgronden van den Borgerweert niet tot een ander doel mogen aangewend worden dan het verschaffen van de noodige geldmiddelen voor het bouwen van den tunnel?

6^{de} VRAAG.

Een zeer bekend landschapsbouwmeester werd vóór den oorlog belast het plan op te maken tot inrichting der door den Staat aangekochte gronden op den rechter en op den linker Scheldecoever. Heeft men dat plan opgegeven, wegens de aanhechting der gronden?

7^{de} VRAAG.

Welke maatregelen denkt de Regeering te treffen, opdat de bewoners van de bij de stad Antwerpen ingelijfde gronden geen hogere belastingen en gemeente-taxes zouden moeten betalen wegens die inlijving? Zullen zij kosteloos mogen gebruik maken van alle overzetbooten op de Schelde, zoolang geen onafgebroken verbindingsmiddelen tusschen de stad en den linkeroever zijn tot stand gekomen?

De Eerste Minister heeft aan de Commissie gezegd dat het, wegens 's lands financiëlen toestand niet mogelijk zou zijn, een tunnel van 160,000,000 te bouwen. Wij willen alleen tegen alle verrassing gevrijwaard zijn, en dat de beloften waarmede men ons oververstelt bekrachtigd en nauwkeurig omlijnd worden door een wettekst. Zij die ons hoop en vertrouwen in de toekomst aanprediken, kunnen ons die voldoening niet weigeren, zonder daardoor zelf de beloften, die zij bereid zijn te doen, te verloochenen. Wij zullen dus aan de Kamer voorstellen, in den wettekst zelf de plechtige belofte op te nemen van den Minister van Openbare Werken om « vóór 1 Januari 1922 (lees 1923) een aanbesteding- » wedstrijd uit te schrijven voor het graven van den tunnel en de werken uit te » voeren zoodra de financieele toestand het zal mogelijk maken. »

Is het te veel gevraagd van de Regeering, dat zij het gegeven woord zou eerbiedigen en eindelijk beantwoorden, zoodra 's lands middelen zulks mogelijk maken, aan het verlangen van de bevolking van Waasland, die maar al te lang gepaaid werden met ijdele beloften en dorre ontwerpen?

Hoe heilig ook de eerbied voor het verpande woord mag wezen, nog een ander beginsel beheerscht dit debat : het recht van de belanghebbenden om vrij over zich zelf te beschikken. Onze tegenstrevers beseflen zoo goed het gewicht van dit standpunt, dat zij het inroepen voor hun eigen stelling. Volgens hen, zou de provinciale raad van Oost-Vlaanderen en de gemeenten Zwijndrecht, Burght en Melsele zich neergelegd hebben bij de aanhechting. Zij voelen maar al te wel dat het afrukken van die bevolking van de provincie waartoe zij behoort, het met een pennetrek tenietdoen van de zelfstandigheid eener gemeente zooveel zou beteekenen als een misbruik van macht, een daad van alleenheerschappij en tirannij.

En nochtans, wat doet men?

De goedkeuring van den Provincialen raad en van de gemeenteraden was slechts voorwaardelijk. Ze hebben geantwoord op de hun gedane voorstellen : « Wij aan- » vaarden de aanhechting, doch op voorwaarde dat gij ons den tunnel Burght- » St-Gillis-Waas geeft. » Onze tegenstrevers rukken de gedachten van de Provincieraads- en gemeenteraadsleden uiteen; zij doen wegvallen wat de uitdrukkelijke en onveranderlijke voorwaarden hunner instemming uitmaakt, en ontfutselen hun aldus tot staving hunner eigen stelling, een goedkeuring, die zooveel waard is als het middelje, aangewend om die los te krijgen! Feitelijk is geen enkele der betrokkene voorstander van aanhechting zonder meer, dewelke voor hen beteekent een eenvoudige berooving, een plundering zonder eenige vergoeding.

Tegen deze onrechtvaardigheid teekent de Gouverneur van Oost-Vlaanderen

verzet aan, in een schrijven aan den Minister van Binnenlandsche Zaken d. d. 19 April 1922, dat in het Verslag van den heer Braun is medegedeeld.

Daartegen heeft de Bestendige Deputatie verzet aangeteekend in haar optreden bij den Eersten Minister en den Minister van Binnenlandsche Zaken, op 21 Juni 1922.

Tegen dit feit werd in de vergadering d.d. 22 Juni l.l. der 30 Burgemeesters van het Waasland eenparig en krachtdadig verzet aangeteekend.

In de gemeenteraden vindt de stem van het hoofd der provincie weerklink en overal hooren wij ongeveer den volgende kreet opgaan : « Geen aanhechting zonder verbinding ! »

Men kome tegen die uiting van den volkswil niet aangedraafd met den uitslag van een bestuursonderzoek. Bestuursonderzoeken kunnen geen eenparige overeenstemming aan den dag brengen, waar de meest gezaghebbende vertegenwoordigers en de lasthebbers zelf der betrokkenen bevestigen dat er een uitdrukkelijk verzet bestaat. En dan, de quaestie is niet meer op haar geheel, zoodra de Regeering haar verpand woord intrekt.

Raadpleegt opnieuw den provincialenraad, de gemeenteraden, doch zegt hun duidelijk dat de afgelegde beloften inzake het kanaal Burght-St-Gillis en den tunnel doode letter blijven en het eensluidend antwoord zal zijn als hierboven : « Geen aanhechting zonder verbinding ! ». Doch die volksraadpleging, hoe billijk ook, zal niet meer gehouden worden. Ik heb ze reeds gevraagd, doch men acht ze overbodig, waarschijnlijk omdat men er al te zeer voor vreest.

In den schoot der Commissie heeft een dubbele opwerping weerklink gevonden; ik wil daarop antwoorden.

EERSTE OPWERPING. — Het Land van Waas wil een koop sluiten; het is een echt sjacheren, een werk van 150 millioen te eischen in vergoeding van enkele perceeltjes grond.

Het antwoord is klaar en eenvoudig : Wanneer de betrokken gemeenten niet meer zichzelf, maar « Antwerpen », zullen zijn, dan zullen ze totaal van Antwerpen afhangen, en zullen ze de verbindingsmiddelen hebben die onze handels-hoofstad hun wel zal willen toestaan.

En nochtans heeft dat grondgebied dezelfde rechten als die, welke gelegen zijn op den rechteroever der Schelde. Het hoeft nochtans niet dat men het woord van Pascal kunne verdraaien en zeggen, van den economischen rijkdom sprekende : « Aan dezen kant van de Schelde is valsch wat aan geen kant waar is ! »

Het is steeds onze droom geweest, op beide Scheldeovers onmetelijke kaaien, halls, loodsen, alle haveninrichtingen en allen modernen vooruitgang te zien naast datgene, wat de weelde en het aangename der groote steden uitmaakt. De verwezenlijking daarvan heeft alleen afgehangen van het tot stand komen van onafgebroken verbindingsmiddelen tusschen beide oevers; aan dat nietigheidje is de welvaart van het Waasland verbonden geweest. En dat is hun altijd ontzegd geworden, zelfs wanneer privaatspersonen er de onkosten van wilden dragen !

Thans, — wij begrijpen het best, — kost het te veel; maar dat men zich dan ten minste verbindt door een wettekst en niet door eene ijdele belofte, zoo

spoedig mogelijk het schreeuwend onrecht, dat sinds meer dan eene halve eeuw duurt, te herstellen:

En men make vooral van het grondgebied op den linkeroever niet een « opruimplaats » eener groote stad ! Antwerpen begeert die gronden, — wij weten het maar al te wel, — om er arbeiderswoningen te bouwen, « noodwoningen » die verder op den rechteroever, op de gronden der buiten gebruik gestelde vestingen, hun aangewezen plaats zouden vinden. Beter nog : onlangs meldt zich een opziener der Stad Antwerpen op het Gemeentehuis van Zwijndrecht aan, om te vragen of hij op dat grondgebied, waarvan de aanhechting voor hem reeds zoo vast staat als een voldongen feit, geen plaatsje zou kunnen vinden voor den « reinigingsdienst ».

Het was waarlijk de moeite niet die gronden op te eischen in naam van de handelsbelangen der havenstad, als het maar was om er den reinigingsdienst der stad te vestigen; er moesten andere redenen aangebracht worden.

TWEDE OPWERPING. — Waarom hebt ge niet sedert lang reeds uw stad op den anderen oever opgericht?

Gemakkelijk te zeggen ! Maar de verbindingsmiddelen werden steeds geweigerd — en sedert twintig jaar verbiedt men iets te bouwen op de onteigende gronden. Tegen dien toestand teekenen wij verzet aan, tegen de kunstmatige stopzetting, waarmede de openbare machten de ontwikkeling van die streek tegenhouden, tegen het schreeuwend onrecht waardoor, bij gebrek aan verbinding tusschen beide oevers van een stroom, de ellendige middelmatigheid komt te stan tegenover de weergalooze pracht van een van de heerlijkste havens der wereld; ten slotte tegen den eenvoudigen afstand, zonder eenige vergoeding, van een grondgebied dat zou kunnen rijk zijn zooals Antwerpen en dat, ingelijfd bij deze stad, haar zal dienen tot hetgeen gij weet !

De in te lijven gronden.

Uit de ministerieele verklaringen blijkt dat het ontwerp van aanbesteding-wedstrijd voor het bouwen van den tunnel gereed is; maar de daartoe noodige geldmiddelen ontbreken.

De ideale oplossing ware dat de Staat zelf zich met de werken zou belasten; maar is dit onmogelijk wegens de finances, dan zal men verplicht zijn het privaat initiatief aan te spreken, namelijk bij wijze van een vergunninghoudende maatschappij.

In dit geval zou men moeten kunnen beschikken over de 963 hectaren die de stad in die streek bezit of zal bezitten.

Doch zoolang het inroepen van privaat initiatief niet met zekerheid is vastgesteld, zal men de gronden moeten voorbehouden en de toekomst niet op het spel zetten door een voorbarig gebruik.

Dit punt schijnt ons van het allerhoogste belang en ten einde de toekomst te vrijwaren, zullen wij een amendement indienen om deze bepaling te doen opnemen in de wet zelf.

De Inwoners.

Door de aanhechting zullen de inwoners van het Vlaamsch Hoofd, inwoners van Antwerpen worden. Welke zal de toestand wezen inzake belastingen en gemeentelates ?

Zullen zij dezelfde rechten moeten betalen als de andere inwoners van Antwerpen, zonder ook maar één der voordeelen van de burgers der groote stad te genieten?

Zoolang de verbindingsmiddelen tusschen beide oevers wegblijven zullen die nieuwe burgers van Antwerpen hun titel alleen op het papier hebben; zij zullen tot de groote stad niet eigenlijk behóóren, en daar hun nieuwe staat hun geen voordeel bijbrengt, ware het onrechtvaardig dat hij hun hooger belastingen en taxes zou bijbrengen. Alleen door een wetsbepaling kan dat onrecht voorkomen worden.

GEEN VERWARRING.

In het verslag van de bijzondere Commissie, wijdt de heer Braun ter nauwernood enkele volzinnen aan den tunnel. Daarentegen, spreekt hij breedvoerig over het kanaal dat Antwerpen moet verbinden met het kanaal van Terneuzen en ook met Gent.

Wij zelf hebben in deze minderheidsnota niet gezegd van het kanaal; doch wij hebben aangedrongen op de noodzakelijkheid een bestendige verbinding in te richten tusschen de Scheldeoevers vóór Antwerpen.

Dit is omdat deze quaestie geheel het debat beheerscht en dat de billijke oplossing er van alleen voldoening kan geven aan het Land van Waas. Niemand meer dan wij wenscht de delving van het kanaal; want het is van het allergrootste belang voor de ontwikkeling van het Noorden van Vlaanderen.

Doch hoe nuttig het ook weze, moet men de te ondernemen werken rangschikken en geen verwarring in de geesten doen ontstaan.

Wij kunnen niet genoeg herhalen dat hetgeen het Land van Waas inzonderheid verlangt, is van met Antwerpen verbonden te zijn en de voorspoed der Metropool te zien overgaan tot de verlaten streken van den linkeroever. Deze overtuiging zouden wij in alle geesten willen doen doordringen en niets zou verderfelijker zijn voor zijne verwezenlijking dan de gedachte te laten ingang krijgen, dat de delving van het kanaal al de verwachtingen van het Land van Waas zou verzekeren.

De verantwoordelijkheden.

Aan het slot dezer nota, hechten wij er aan luidop te verklaren dat de onderhandelingen voor de vergrooting van Antwerpen buiten ons om zijn aangevat en voortgezet.

Geen enkel der betrokken volksvertegenwoordigers of senatoren is geraadpleegd: de afgevaardigden van het Land van Waas hebben voor een voldongen feit gestaan, voor een zaak die er reeds slecht voor stond door vroegere onderhandelingen.

Ook willen wij ten volle onze verantwoordelijk hebben, ten overstaan van een toestand die buiten ons weten werd in het leven geroepen en waartegen wij onmiddellijk zouden verzet aangeteekend hebben.

Want de onderhandelingen zijn niet geweest, wat ze moesten zijn. Antwerpen verlangde grondgebied; en in ruil daarvan bood de Regeering een belofte. Zelfs al had vijftig jaar ondervinding aan de belanghebbenden de waarde van zulke beloften niet geleerd, moest men, vooraleer van het Land van Waas een opoffering te vragen, klaar en duidelijk de voordeelen doen kennen die men als vergoeding zou aanbieden, en van wettelijk standpunt uit de zoo spoedig mogelijke ten uitvoerlegging daarvan verzekeren; men moest er zelfs niet aan denken, een gemeente op te richten waarvan de twee deelen nog lang zouden kunnen gescheiden blijven door een onoverkomelijken sluitboom. Alleen een klare toestand, nauw omschreven voorstellen, wettelijke waarborgen konden beletten dat die onderhandelingen een bedrieglijke koop zouden worden. Te weinig voorzorgen werden genomen; en daardoor is het debat op een valsch spoor geloopt. Wij hechten er aan het luide te verklaren: wij hebben er hoege-naamd geen schuld aan; wij zijn zelfs niet geraadpleegd geworden, en thans, verzet aantekende tegen hetgeen volbracht is en tegen hetgeen misschien zal volbracht worden, wijzen wij alle verantwoordelijkheid van ons af. Morgen zal Antwerpen zich waarschijnlijk op beide Scheldeoevers uitstrekken. Wat kunnen drie dorpen, die nochtans recht en rechtvaardigheid op hun kant hebben, daartegen doen?

Zij zullen op hun gebied de diensten zien vestigen waar de stad niet van weten wil op den rechteroever.

Daar zij geen enkel voordeel uit den toestand zullen trekken, zullen de nieuwe inwoners van Antwerpen, tegen hun wil tot burgers eener groote stad geworden, wel beseffen dat deze alléén aan zichzelf gedacht heeft en hen slechts heeft opgenomen om het aangehechte gebied voor zijn eigen belangen dienstig te maken.

Deze enkele feiten besluit ik op dezelfde wijze als de nota van de minderheid in het verslag van de Bijzondere Commissie van 6 Juli 1921.

BESLUIT.

Men verlangt van ons de aanhechting bij Antwerpen van de gronden op den linker Scheldeoever. Hoe pijnlijk de opoffering ook weze, welken afkeer wij ook gevoelen voor dien maatregel, wij willen toegeven, maar dat men, in een gevoel van billijkheid, het althans niet doe :

vooraleer de aanbesteding-wedstrijd van den tunnel aangekondigd is;

vooraleer het financieel vraagstuk opgelost is;

vooraleer men zekerheid heeft aangaande de bestemming van de ingelijfde gronden;

vooraleer de aanbesteding van het kanaal afgekondigd is.

Doet men de uitvoering van die ontwerpen samenvallen met het huidige wetsontwerp, dan, ja, kan men rekenen op eenparige instemming. Doch wil men aanhechting, in de hoop het Land van Waas met onduidelijke beloften te paaien, en zonder den financieelen kant van het vraagstuk te beschouwen en te bestudeeren, dan blijven wij voort antwoorden met de woorden :

« Geen aanhechting zonder verbinding! »

A. RAEMDONCK.