

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1977-1978

14 APRIL 1978

WETSONTWERP

betreffende het beheer van het linkerscheldeovergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER BODE

INHOUD

	Blz.
Inleiding van de rapporteur ...	2
Deel I. — Het linkerscheldeovergebied ...	4
Hoofdstuk I. — Infrastructuurwerken voor de havenuitbreiding op de linkerscheldeover ...	4
Hoofdstuk II. — Ontwikkeling van het goederenverkeer in de haven van Antwerpen ...	9
Hoofdstuk III. — Verantwoording voor de haven- en industriële expansie op de linkerscheldeover ...	13

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van Elewycq.

A. — Leden : de heren Bode, Claeys, Tijl Declercq, De Mey, Kelchtermans, Marchal, Pierret, André Rutten, Smets. — de heren Baudson, Bob Cools, Dejardin, Laridon, Scokaert, Tibbaut, Van Elewycq. — de heren Kempinaire, Kubla, Picron, Vreven. — de heren Somers, Luc Vansteenkiste. — de heer Brasseur.

B. — Plaatsvervangers : de heer Desutter, Mevr. Demeulenaere-Dewilde, de heren Dupré, Hansenne, Nothomb. — de heren Burgeon, Content, Guillaume, Van der Niepen. — de heren Pierard, Poortmans. — de heer Mattheyssens. — de heer Helgners.

Zie :

233 (1977-1978) N° 1.

— N°s 2 tot 4 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1977-1978

14 AVRIL 1978

PROJET DE LOI

relatif à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)

PAR M. BODE

SOMMAIRE

	Pages
Introduction du rapporteur ...	2
Partie I. — Le territoire de la rive gauche de l'Escaut ...	4
Chapitre I. — Travaux d'infrastructure en vue de l'extension portuaire sur la rive gauche de l'Escaut ...	4
Chapitre II. — Développement du trafic de marchandises dans le port d'Anvers ...	9
Chapitre III. — Justification de l'expansion portuaire et industrielle sur la rive gauche de l'Escaut ...	13

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Van Elewycq.

A. — Membres : MM. Bode, Claeys, Tijl Declercq, De Mey, Kelchtermans, Marchal, Pierret, André Rutten, Smets. — MM. Baudson, Bob Cools, Dejardin, Laridon, Scokaert, Tibbaut, Van Elewycq. — MM. Kempinaire, Kubla, Picron, Vreven. — MM. Somers, Luc Vansteenkiste. — M. Brasseur.

B. — Suppléants : MM. Desutter, Mme Demeulenaere-Dewilde, MM. Dupré, Hansenne, Nothomb. — MM. Burgeon, Content, Guillaume, Van der Niepen. — MM. Pierard, Poortmans. — M. Mattheyssens. — M. Helgners.

Voir :

233 (1977-1978) N° 1.

— Nos 2 à 4 : Amendements.

Hoofdstuk IV. — Stand van de reeds gerealiseerde investeringen op de linkerscheldeoever	17
Hoofdstuk V. — Ruimtelijke ordening van het linkerscheldeoevergebied	19
Deel II. — Hoorzittingen	23
Hoofdstuk I. — Standpunt van Oost-Vlaanderen	24
Hoofdstuk II. — Gemeenschappelijk standpunt van de provincie en de stad Antwerpen	35
Hoofdstuk III. — Standpunt van de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen	41
Hoofdstuk IV. — Bespreking i.v.m. de hoorzittingen	44
Deel III. — Bespreking ten gronde door de commissie	47
Hoofdstuk I. — Uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen	47
Hoofdstuk II. — Algemene bespreking	49
Hoofdstuk III. — Bespreking der artikelen	63
Tekst aangenomen door de commissie	80
Kaart gevoegd bij het wetsontwerp	87
Bijlagen	88

DAMES EN HEREN,

INLEIDING VAN DE RAPPORTEUR

Het onderhavige wetsontwerp heeft een lange voorgeschiedenis achter de rug en een voortdurend rijpingsproces moeten doormaken.

De haven van Antwerpen kent nog steeds een gestadige groei en uitbreiding.

De ontwikkeling van de haven betekent niet alleen een sterke toename van de haventrafiek — zowel in aantal schepen als in tonnage — maar ook een uitbreiding van de opslag- en distributiefuncties en vooral een sterke uitbreiding van de industrieterreinen.

Deze maritieme industrialisering is een belangrijk feit in de evolutie van de zeehavens tijdens de laatste jaren.

Oorspronkelijk werd de uitbreiding gezocht op de rechteroever maar de mogelijkheden waren daar praktisch uitgeput, zodat de oplossing in een andere richting diende te worden gezocht.

Vandaar dat de uitbreiding op de linkerscheldeoever werd overwogen. Daarbij rezen echter problemen niet alleen van waterbouwkundige maar ook van bestuurlijke aard.

De stad Antwerpen was de mening toegedaan dat de uitbreiding van de haven op de linkerscheldeoever gepaard moest gaan met de aanhechting van het bedoelde grondgebied.

Het Waasland daarentegen verdedigde de stelling dat de havenexploitatie op de linkerscheldeoever aan de bestaande Intercommunale van het Land van Waas kon worden toevertrouwd.

De tegengestelde standpunten van beide betrokken gebieden die elk hun fervente verdedigers hadden, leidde tot een impasse die slechts doorbroken werd tijdens de vorige legislatuur.

De toenmalige Minister van Verkeerswezen besloot tot de oprichting van een werkgroep waaraan alle betrokkene partijen deelnamen.

Chapitre IV. — Etat des investissements déjà réalisés sur la rive gauche de l'Escaut	17
Chapitre V. — Aménagement du territoire de la rive gauche de l'Escaut	19
Partie II. — Auditions	23
Chapitre I. — Point de vue de la Flandre orientale	24
Chapitre II. — Point de vue commun de la province et de la ville d'Anvers	35
Chapitre III. — Point de vue du « Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen »	41
Chapitre IV. — Discussion se rapportant aux auditions	44
Partie III. — Discussion sur le fond par la commission	47
Chapitre I. — Exposé du Ministre des Communications	47
Chapitre II. — Discussion générale	49
Chapitre III. — Discussion des articles	63
Texte adopté par la commission	80
Carte annexée au projet de loi	87
Annexes	88

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION DU RAPPORTEUR

Le présent projet de loi a connu une genèse de longue durée et a dû parcourir un processus de maturation.

Le port d'Anvers ne cesse de croître et de s'étendre.

Le développement du port se traduit non seulement par un accroissement considérable du trafic portuaire — tant en nombre qu'en tonnage des navires — mais également par une extension des activités d'entreposage et de distribution et surtout par une augmentation appréciable des terrains industriels.

Cette industrialisation maritime est un fait important dans l'évolution des ports de mer au cours des dernières années.

Si, à l'origine, l'extension était prévue sur la rive droite, les possibilités y étaient toutefois pratiquement épuisées, de sorte qu'il a fallu rechercher ailleurs la solution.

C'est pourquoi l'extension sur la rive gauche de l'Escaut avait été envisagée. Néanmoins, cette perspective n'était pas sans soulever des problèmes sur le plan tant hydrologique qu'administratif.

La ville d'Anvers était d'avis que l'extension du port sur la rive gauche devait aller de pair avec l'annexion du territoire en question.

En revanche, le Pays de Waas défendait la thèse que l'exploitation du port sur la rive gauche pouvait être confiée à l'Intercommunale du Pays de Waas, déjà existante.

Les points de vue opposés des deux régions intéressées, qui avaient chacune leurs défenseurs acharnés, ont abouti à une impasse qui n'a été éliminée qu'au cours de la législature précédente.

Le Ministre des Communications de l'époque avait décidé la création d'un groupe de travail réunissant toutes les parties en cause.

Deze werkgroep diende voorstellen in die geleid hebben tot het compromis dat vervat is in het voorliggende wetsontwerp.

Uitgaande van het principe van de gemeentelijke autonomie en rekening houdend met een aantal feitelijke situaties werden twee basiskeuzen gedaan :

- 1) het beheer en de exploitatie van de haven wordt toevertrouwd aan de stad Antwerpen;
- 2) het grond- en industriebeheer komt toe aan een bijzondere Maatschappij met deelname van de Staat en openbare instanties van beide oevers.

Reeds tijdens de vorige legislatuur werd in de Commissie voor het Verkeerswezen een aanvang gemaakt met het houden van hoorzittingen, om de verschillende instanties die bij de ontwikkeling op de linkeroever betrokken zijn, toe te laten hun standpunt ten aanzien van het probleem kenbaar te maken.

Deze instanties hebben hun opvatting en visie bekend gemaakt zowel op het stuk van het havenbeheer en de havenexploitatie als op dat van het grond- en industriebeleid.

De ophelderingen die verschaft werden hebben bijgedragen tot de besluitvorming.

Die confrontatie tussen alle politieke vertegenwoordigers uit de betrokken gebieden heeft geleid tot een gemeenschappelijk standpunt en tot een verbetering van de tekst.

* * *

Onderhavig verslag bestaat uit drie delen.

Het eerste bevat basisgegevens betreffende de ontwikkeling van de haven en van de industrie, alsmede de verantwoording van de uitbreiding op de linkerscheldeover.

Die inlichtingen werden door de departementen van Openbare Werken (hoofds. I en IV) en van Verkeerswezen (hoofds. II en III) aan de Commissie verstrekt naar aanleiding van het bezoek van de Commissie aan de linkerscheldeover. De Staatssecretaris voor ruimtelijke ordening van het Vlaamse gewest werd verzocht het orderingsplan voor de linkeroever toe te lichten. Daarmee wordt het eerste deel afgesloten.

Het tweede deel is gewijd aan het advies van de instanties die ten eerste betrokken zijn bij de haven- en industrieuitbreiding op de linkerscheldeover.

Het derde deel ten slotte is de traditionele bespreking van het ontwerp.

Chronologisch is de bespreking van het wetsontwerp echter als volgt verlopen :

- uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen (Deel III, hoofds. I van het rapport);
- bezoek ter plaatse (Deel I, hoofds. I tot IV);
- hoorzittingen (Deel II);
- ruimtelijke ordening van het L.S.O.-gebied (Deel I, hoofds. V);
- algemene bespreking (Deel III, hoofds. II);
- bespreking der artikelen (Deel III, hoofds. III).

Ce groupe de travail avait formulé des propositions menant au compromis repris dans le présent projet de loi.

Partant du principe de l'autonomie communale et eu égard à un certain nombre de situations de fait, deux options fondamentales ont été arrêtées :

- 1) la gestion et l'exploitation du port sont confiées à la ville d'Anvers;
- 2) la gestion foncière et industrielle revient à une Société particulière avec participation de l'Etat et d'instances publiques des deux rives.

Au cours de la précédente législature déjà, la Commission des Communications a commencé à tenir des auditions destinées à permettre aux diverses instances intéressées par le développement sur la rive gauche de faire connaître leur point de vue sur le problème.

Toutes ces instances ont fait connaître leurs conceptions et leurs vues tant en ce qui concerne la gestion et l'exploitation du port qu'en ce qui concerne la politique foncière et industrielle.

Les éclaircissements qui y ont été fournis ont contribué à la prise des décisions.

La confrontation de tous les représentants politiques des régions intéressées a abouti à l'adoption d'un point de vue commun et à une amélioration du texte.

* * *

Le présent rapport se divise en trois parties.

La première comporte des données de base concernant le développement du port et de l'industrie ainsi que la justification de l'expansion sur la rive gauche de l'Escaut.

Ces renseignements ont été mis à la disposition de la Commission par les Départements des Travaux publics (chap. I et IV) et des Communications (chap. II et III) à l'occasion de la visite sur place que la Commission effectua dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut. Le Secrétaire d'Etat chargé de l'aménagement du territoire dans la région flamande a été appelé à commenter le plan d'aménagement du territoire de la rive gauche. Cette matière clôt la première partie du rapport.

La seconde partie est consacrée aux auditions d'organismes particulièrement intéressés par l'extension portuaire et industrielle sur la rive gauche de l'Escaut.

Enfin, la troisième partie reprend la discussion du projet dans sa forme traditionnelle.

Chronologiquement l'examen du projet s'est cependant déroulé comme suit :

- exposé du Ministre des Communications (Partie III, chap. I du rapport);
- visite des lieux (Partie I, chap. I à IV);
- auditions (Partie II);
- aménagement du territoire de la R.G.E. (Partie I, chap. V);
- discussion générale (Partie III, chap. II);
- discussion des articles (Partie III, chap. III).

DEEL I

HET LINKERSCHELDEOEVERGEBIED

HOOFDSTUK 1

Infrastructuurwerken voor de havenuitbreiding
op de linkerscheldeoever

1) Inleiding

Wegens de enorme expansie die de Antwerpse industriehaven onmiddellijk na de tweede wereldoorlog heeft gekend, werden de beschikbare industrieterreinen op de rechteroever van de Schelde op korte termijn volledig ingenomen.

Om deze en nog andere redenen kon alleen de linkeroever een uitkomst bieden om de industriële expansie en de ontwikkeling van de traditionele havenfunctie mogelijk te maken.

Het gebied op de linkeroever waarin de havenuitbreiding zal worden uitgebouwd, is begrensd ten zuiden door de rijksweg n° 617 Antwerpen-zeekust, ten westen door de provinciale weg Sint-Niklaas-Kieldrecht, ten noord-westen door de Belgisch-Nederlandse grens en ten oosten door de Schelde en het woongebied Antwerpen-linkeroever.

In het gedeelte van dit gebied, dat gelegen is ten oosten van de weg Melsele-Kallo en ongeveer 750 ha omvat, zijn reeds sinds de jaren 1960 verscheidene industrieën gevestigd.

Het eigenlijke dokkencomplex zal aangelegd worden in het deel van datzelfde gebied dat gelegen is ten westen van de weg Melsele-Kallo.

De beschikbare terreinoppervlakte (ongeveer 6 600 ha) zal volgens de huidige vooruitzichten als volgt verdeeld worden :

— kanaaldok en insteeddokken	925 ha
— industrie- en haventerreinen	3 785 ha
— infrastructuur	800 ha
— groenzones	750 ha
— diversen	340 ha

Binnen de grenzen van het ganse gebied zijn bovendien de volledige woonzones van de gemeenten Kallo en Doel gelegen, alsmede een gedeelte van de woonzones van de gemeenten Verrebroek en Kieldrecht.

2) Bodemonderzoek

Voor de berekening van de stabiliteit en de te verwachten zettingen der kunstwerken, alsmede voor het evenwicht van bouwputten en kanaaloevers, is een duidelijk inzicht vereist in de opbouw en de grondmechanische kenmerken van de ondergrond.

Het algemeen patroon van de bodem in het linkeroevergebied vertoont opeenvolgende polderafzettingen, daaronder een veenlaag, vervolgens dekzanden en dan mariene zanden. Nog dieper vindt men voornamelijk Boomse klei, waarvan de formatie afhelt in noordoostelijke richting.

Door een vergelijkende studie tussen enerzijds historische, oude en recente geologische en bodemkaarten, en anderzijds luchtfoto's kon de vermoedelijke ligging teruggevonden worden van vroeger bestaande geulen en krekken, die thans verzand of met slib zijn aangevuld.

PARTIE I

LE TERRITOIRE DE LA RIVE GAUCHE DE L'ESCAUT

CHAPITRE 1

Travaux d'infrastructure en vue de l'extension portuaire
sur la rive gauche de l'Escaut

1) Introduction

L'expansion fulgurante du port industriel d'Anvers au lendemain de la deuxième guerre mondiale a entraîné l'occupation rapide de l'ensemble des terrains industriels disponibles sur la rive droite de l'Escaut.

Pour ces raisons, seule la rive gauche pouvait offrir une issue pour permettre l'expansion industrielle et le développement de la fonction portuaire traditionnelle.

Le territoire sur la rive gauche, dans lequel l'extension portuaire sera réalisée, est délimité au sud par la route nationale n° 617 Anvers-littoral, à l'ouest par la frontière belgo-néerlandaise et à l'est par l'Escaut et la zone d'habitation Anvers-rive gauche.

Dans la partie de ce territoire, située à l'est de la route Melsele-Kallo et couvrant environ 750 ha, plusieurs industries sont déjà installées depuis les années 60.

Le complexe des docks proprement dit sera aménagé dans la partie de ce même territoire, qui est située à l'ouest de la route Melsele-Kallo.

D'après les prévisions actuelles, la superficie de terrain disponible (environ 6 600 ha) se répartira comme suit :

— dock-canal et darses	925 ha
— terrains industriels et portuaires	3 785 ha
— infrastructure	800 ha
— zones vertes	750 ha
— divers	340 ha

Les limites du territoire total englobent en outre l'entièreté des zones d'habitation des communes de Kallo et de Doel, ainsi qu'une partie des zones d'habitation des communes de Verrebroek et de Kieldrecht.

2) Etude du sous-sol

Pour le calcul de la stabilité et des tassements prévisibles des ouvrages d'art, de même que pour l'équilibre des excavations et des rives du canal, il importe de connaître la structure ainsi que les propriétés mécaniques du sous-sol.

La structure du sous-sol du territoire de la rive gauche se présente généralement comme suit : sédiments poldériens recouvrant une couche de tourbe, suivie de sables de couverture et de sables marins. Plus profondément, on trouve principalement de l'argile de Boom dont la formation présente une déclivité vers le nord-est.

L'étude comparative de cartes historiques et géologiques anciennes et récentes, d'une part, et de photographies aériennes, d'autre part, a permis de retrouver l'emplacement présumé d'anciens chenaux et criques, actuellement ensablés ou comblés de limon.

In de aangetroffen lagen bestaat er een merkelijk onderscheid tussen de boringen uitgevoerd naast of in de krekken en deze er buiten.

3) Overzicht van de voorziene infrastructuurwerken

Het algemeen concept, waarvan de definitieve ontwerpen van de samenstellende onderdelen slechts zullen opgemaakt worden naarmate de realisaties op de linkeroever vorderen, voorziet de volgende werken :

- de bouw van een zeesluis met toegangsgeul te Kallo;
- de bouw van een kanaaldok met insteeddokken;
- het ophogen van de bestaande terreinen; de uitbouw tot industrieterreinen en op- en overslagzones;
- het aanleggen van wegen;
- het aanleggen van spoorverbindingen;
- het bouwen van bruggen en tunnels;
- de afwatering van het gebied;
- de bescherming van het leefmilieu door het aanleggen van grenzozones rond het industriegebied.

Van al deze werken volgt hierna een beknopte beschrijving.

4) De zeesluis te Kallo

De nieuwe zeesluis is gebouwd op het grondgebied van de gemeente Kallo ten noord-westen van Antwerpen op de linkeroever van de Schelde.

Zij ligt ongeveer 9 km afwaarts van Antwerpen en heeft volgende afmetingen :

- lengte tussen de buitenste deuren : 360 m;
- breedte van de kolk : 50 m;
- drempelpeil : (- 12,50) N. K. D.

Er werd meer dan 400 000 m³ beton en meer dan 12 500 ton wapeningsstaal in verwerkt.

Zij is ontworpen voor een type-schip van 250 m × 40 m × 14,50 m, en laat bij halftij nog het schutten toe van een schip van 70 000 t.d.w.

De afmetingen kunnen overdreven lijken met betrekking tot de huidige toegankelijkheid van de Schelde; men mag echter niet vergeten dat het met de steeds stijgende evolutie in de baggertechniek niet uitgesloten is dat ééns verbeteringswerken in de Schelde kunnen uitgevoerd en in stand gehouden worden, waardoor schepen van hogervermelde tonnenmaat de sluis kunnen bereiken zodat de capaciteit van de sluis volkomen verrechtvaardigd is.

5) De toegangsgeul tot de zeesluis

Om een vlotte en veilige toegang voor zeeschepen tot de zeesluis te verzekeren, werd een toegangsgeul van ongeveer 1 150 m lengte ontworpen, waarvan de oevers in kaaimuren zijn uitgevoerd.

De vormgeving die op modelproeven werd onderzocht in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout, voldoet aan de volgende eisen :

- de zwaikom met 450 m diameter laat aan de zeeschepen met de hun assisterende sleepboten toe alle nodige

Il existe une différence notable entre les couches rencontrées lors des forages dans ou au voisinage des criques et en dehors de celles-ci.

3) Aperçu des travaux d'infrastructure prévus

La conception générale, dont les projets définitifs des éléments constitutifs ne seront établis qu'à mesure que progresseront les réalisations sur la rive gauche, prévoit les travaux suivants :

- la construction d'une écluse maritime avec chenal d'accès à Kallo;
- la construction d'un dock-canal avec darses;
- l'exhaussement des terrains existants; aménagement en terrains industriels et zones de dépôt et de transbordement;
- la construction de routes;
- la construction de liaisons ferroviaires;
- la construction de ponts et de tunnels;
- le drainage de la région;
- protection de l'environnement par l'aménagement de zones d'espaces verts à la périphérie des zones industrielles.

Une brève description de tous ces travaux est donnée ci-après.

4) L'écluse maritime de Kallo

La nouvelle écluse maritime est construite sur le territoire de la commune de Kallo au Nord-Ouest d'Anvers, sur la rive gauche de l'Escaut.

Elle est située à quelque 9 km en aval d'Anvers et ses dimensions sont les suivantes :

- longueur entre les portes extérieures : 360 m;
- largeur de la chambre : 50 m;
- niveau de busc : (- 12,50) N. K. D.

Elle comporte plus de 400 000 m³ de béton et plus de 12 500 tonnes de fer à béton.

Elle est prévue pour un navire type de 250 m × 40 m × 14,50 m, et, à mi-marée, elle permet encore l'éclusage d'un navire de 70 000 t.d.w.

Ces dimensions peuvent sembler exagérées compte tenu de l'accessibilité actuelle de l'Escaut; il ne faut cependant pas perdre de vue qu'en raison des progrès incessants des techniques de dragage, il n'est pas exclu que des travaux d'amélioration de l'Escaut pourront un jour être exécutés et maintenus en état, ce qui permettra aux navires du tonnage précité d'atteindre l'écluse, si bien que la capacité de celle-ci se justifie pleinement.

5) Chenal d'accès à l'écluse maritime

En vue d'assurer aux navires de mer un accès aisé et sûr à l'écluse maritime, un chenal d'accès d'une longueur d'environ 1 150 m a été prévu. Ses rives sont exécutées en murs de quai.

Sa forme, qui a été étudiée sur maquettes au laboratoire hydraulique de Borgerhout, satisfait aux exigences suivantes :

- le bassin d'évolution, d'un diamètre de 450 m, permet aux navires d'exécuter toutes les manœuvres néces-

manoeuvres uit te voeren, terwijl de totale oppervlakte groot genoeg is om te dienen als wachtplaats voor de zich aanbiedende schepen;

— de breedte en de vorm aan de monding is zo gunstig mogelijk met het oog op de aanzanding en het behoud van het vaarwater in de omgeving van de toegangsgeul;

— de invaarrichting vormt een zo klein mogelijke hoek met de as van het vaarwater in de stroom;

— een geleidelijk vernauwende toenaderingsgeul leidt de schepen bij het invaren van de sluis;

— de neervorming veroorzaakt door de aan de monding voorbijtrekkende vloedstroom is tot een minimum beperkt en dringt niet zeer ver in de toegangsgeul;

— de bodem is zo laag genomen dat de aanslibbing een zekere omvang moet hebben bereikt vooraleer onderhoudsbaggerwerken moet worden uitgevoerd.

6) Kanaaldok met insteeddokken

Het kanaaldok verbindt de zeeluis van Kallo, via het Baalhoekkanaal op Nederlands grondgebied, met de Baalhoeksluis en heeft een lengte op Belgisch grondgebied van 8,650 km.

Insteeddokken sluiten op dit kanaaldok aan: het aantal en de inplanting ervan is nog niet definitief en kan nog steeds aan de vereiste terreinindeling worden aangepast.

Volgende afmetingen werden aangenomen:

- kanaalpeil (+ 3,50) Nul Krijgsdepot (N. K. D.);
- bodempeil (− 14,50) N. K. D.;
- breedte aan de waterlijn: 500 tot 530 m naargelang de vereiste helling der taluds;
- bodembreedte: 350 m.

Deze afmetingen zijn aangepast aan de vaart van het maatgevend schip van 125 000 à 150 000 t.d.w.

De eigenlijke havenactiviteiten zullen gebeuren in insteeddokken, waarvan de dwarsprofielen aangepast worden aan de activiteiten, die in die dokken zullen uitgeoefend worden.

7) Ophoging der terreinen

Het maaiveld ligt thans op het gemiddeld peil (+ 2,50) N. K. D., dit is lager dan het gemiddelde peil van halftij in de Schelde. De aan de Schelde palende zone zal tot op het peil (+ 8,00) N. K. D. opgehoogd worden ter beveiliging voor de achtergelegen zones tegen de hoge waterstanden op de Schelde. Hiervoor zal ongeveer 82 miljoen m³ specie vereist zijn.

De resterende industriezone zal worden opgehoogd tot op het peil (+ 6,00) N. K. D. hetzij 2,50 m boven het gemiddeld kanaalpeil. De hiervoor benodigde specie zal grotendeels voortkomen van het graven der dokken, dat ca. 158 miljoen m³ zal opleveren.

8) Wegeniswerken

De industriewegen zullen aangelegd worden in functie van de bestaande of ontworpen wegenis die de verbinding met het hinterland of met de rechteroever moet verzekeren, en van de lokale verbinding tussen de bedrijven onderling.

Als wegverbinding met het hinterland is de Grote Ring rond Antwerpen voorzien, die het haven- en industriegebied middendoor snijdt. Deze ring zal de verbinding verzekeren tussen de E3, het autowegencomplex op de rechteroever ten

saires avec l'aide des remorqueurs qui les assistent, tandis que sa superficie est suffisamment vaste pour servir de poste d'attente aux navires qui se présentent;

— la largeur et la forme de son embouchure ont été conçues de la manière la plus favorable possible en fonction de l'ensablement et en vue du maintien de l'eau navigable dans les parages du chenal d'accès;

— le sens de l'entrée forme un angle aussi réduit que possible avec l'axe de l'eau navigable du fleuve.

— un chenal d'accès dont la largeur diminue progressivement guide les bateaux lorsqu'ils entrent dans l'écluse;

— les remous occasionnés par le courant de marée à l'embouchure sont réduits au minimum et ne pénètrent pas profondément dans le chenal d'accès;

— le fond a été déterminé à une profondeur telle qu'il faut que l'envasement ait atteint une certaine ampleur pour qu'il soit nécessaire d'effectuer des travaux de dragage.

6) Dock-canal avec darses

Le dock-canal relie l'écluse maritime de Kallo, par le canal de Baalhoek en territoire hollandais, à l'écluse de Baalhoek et a une longueur de 8,650 km en territoire belge.

Les darses s'articulent sur ce dock-canal: leur nombre et leur implantation ne sont pas encore définitifs et peuvent encore être adaptés à la répartition requise du terrain.

Les mesures suivantes ont été adoptées:

- niveau du canal (+ 3,50) Nul Krijgsdepot (N. K. D.);
- niveau du fond (− 14,50) N. K. D.;
- largeur à la flottaison: 500 à 530 m selon la pente requise du talus;
- largeur du fond: 350 m.

Ces dimensions sont adaptées à la vitesse du bateau calibre de 125 000 à 150 000 t.d.w.

Les activités portuaires proprement dites s'effectueront dans des darses dont les profils en travers sont adaptés aux activités qui y seront exercées.

7) Exhaussement des terrains

Les terrains se situent actuellement au niveau moyen (+ 2,50) N. K. D., c'est-à-dire plus bas que le niveau moyen de la mi-marée sur l'Escaut. La zone jouxtant l'Escaut sera rehaussée jusqu'au niveau (+ 8,00) N. K. D. afin de protéger les zones situées plus en arrière contre les hausses du niveau de l'Escaut. Environ 82 millions m³ de matériaux seront nécessaires à cette fin.

La zone industrielle restante sera rehaussée au niveau (+ 6,00) N. K. D., soit 2,50 m au-dessus du niveau moyen du canal. Les matériaux nécessaires à cet effet proviendront pour la plus grande partie du creusement des docks, lequel fournira quelque 158 millions de m³.

8) Travaux de voirie

Les routes industrielles seront construites en fonction de la voirie existante ou projetée, appelée à assurer la liaison avec l'arrière-pays ou avec la rive droite et en fonction des liaisons locales entre les différentes entreprises.

La grande ceinture autour d'Anvers qui coupe la zone portuaire et industrielle en deux parties, est prévue en tant que liaison routière avec l'arrière-pays. Cette ceinture assurera la liaison entre l'E3, le complexe autoroutier sur

noorden van de Antwerpse haven en de rijksweg 617 Antwerpen-Zeekust. De uitvoering van de Grote Ring is niet opgenomen in het kader van de infrastructuurwerken van de havenuitbreiding. De primaire industriewegen geven toegang tot de industrieën, vangen de secundaire industriewegen op en worden door verkeerswisselaars verbonden met de grote rijkswegen. Het zijn onder meer de industriewegen aan weerszijden van de Grote Ring, de rondlopende industrieweg langs de Schelde en de groenzones, alsmede de industrieweg evenwijdig met en palende aan de rijksweg Antwerpen-Zeekust.

9) Spoorwegen

Door de N. M. B. S. werd een algemeen spoorwegnet uitgewerkt dat het ganse haven- en industriegebied zal bedienen. Dit net, waarop de industrieën gevestigd ten oosten van de weg Melsele-Kallo reeds zijn aangesloten, sluit te Zwijndrecht aan op de spoorlijn n° 59 Antwerpen-Gent, en zal met het vormingsstation Antwerpen-Noord verbonden worden via de te bouwen Scheldetunnel van de Grote Ring.

Aftakkingen zijn eveneens voorzien naar het industriegebied ten noorden en ten oosten van het kanaaldok, naar het industriegebied ten westen van het kanaaldok en naar het overslaggebied ten zuiden van dit kanaaldok.

Tenslotte zullen een omloopspoor rond het ganse gebied en insteeksporen naar de dokken aangelegd worden.

10) Tunnels en bruggen

a) Tunnels

1. Tunnels onder het eerste kanaaldok

Voor de verbinding tussen de zuidelijke en de noordelijke industriezones wordt een weg- en een spoorwegtunnel gebouwd onder het kanaaldok in de nabijheid van de zeesluis.

De weg- en de spoortunnel worden omwille van hun verschillend lengteprofiel gescheiden gehouden.

2. Tunnels onder het 6^e kanaaldok

Om de continuïteit te verzekeren van de rondlopende primaire industrieweg zal aan de Nederlandse grens een tunnel onder het 6^e kanaaldok gebouwd worden. De studie hiervan is in een beginstadium.

b) Bruggen

1. Bruggen over de zeesluis

Over elk sluishoofd is een beweegbare brug gebouwd. Deze bruggen zijn de enige weg- en spoorverbinding tussen de aan weerszijden van het kanaaldok gelegen industrieën, zolang de tunnel onder het kanaaldok hiervoor niet in aanmerking komt. Nadien zullen zij een ontubbeling vormen van de tunnel voor het niet doorgaande verkeer en de lokale verbindingen.

De bruggen zijn wipbruggen van het type met onbereden staart, dat wil zeggen dat de arm van het tegengewicht onder de vaste rijweg gelegen is. Zij bestaan dus uit een beweegbare overspanning en een vaste overspanning boven de keldering van het landhoofd. De hoofdliggers zijn vakwerkliggers met veranderlijke hoogte, waarbij ernaar gestreefd werd de boven- en onderrand zoveel mogelijk te

la rive droite au nord du port d'Anvers et la route nationale n° 617 Anvers-littoral. L'exécution de la grande ceinture n'est pas reprise dans le cadre des travaux d'infrastructure relatifs à l'extension du port. Les routes industrielles primaires donnent accès aux industries, rejoignent les routes industrielles secondaires et sont reliées aux grandes routes nationales grâce aux échangeurs. Il s'agit notamment des routes industrielles des deux côtés de la grande ceinture, de la route industrielle circulaire le long de l'Escaut et des espaces verts ainsi que de la route industrielle parallèle à la route nationale Anvers-Littoral et jouxtant celle-ci.

9) Chemins de fer

La S. N. C. B. a élaboré un réseau ferroviaire général couvrant l'ensemble de la zone portuaire et industrielle. Ce réseau, auquel sont déjà reliées les industries situées à l'est de la route Melsele-Kallo est relié, à Zwijndrecht, à la ligne de chemin de fer n° 59 Anvers-Gand et sera raccordé à la gare de formation d'Anvers-Nord, grâce au tunnel qui sera construit sous l'Escaut et qui fera partie de la grande ceinture.

Des bretelles sont également prévues vers la zone industrielle au nord et à l'est du dock-canal, vers la zone industrielle à l'ouest du dock-canal ainsi que vers la zone de transbordement au sud de ce dock-canal.

Enfin, il sera également construit une voie circulaire contournant l'ensemble de la zone ainsi que des voies de pénétration vers les bassins.

10) Tunnels et ponts

a) Tunnels

1. Tunnels sous le premier dock-canal

Afin de permettre la liaison entre les zones industrielles situées au nord et au sud, un tunnel routier et ferroviaire sera construit sous le dock-canal à proximité de l'écluse maritime.

Le tunnel routier et le tunnel ferroviaire sont séparés, en raison de la différence de leur profil en long.

2. Tunnels sous le sixième dock-canal

Afin d'assurer la continuité de la desserte industrielle primaire circulaire, un tunnel sera construit sous le sixième dock-canal, à la frontière néerlandaise. Son étude a été entamée.

b) Ponts

1. Ponts sur l'écluse maritime.

Un pont mobile est construit au-dessus de chaque tête d'écluse. Ces ponts constituent la seule liaison routière et ferroviaire entre les industries situées de part et d'autre du dock-canal, aussi longtemps que le tunnel sous celui-ci n'est pas aménagé. Ultérieurement, ils constitueront un déboulement du tunnel pour la circulation ne s'effectuant pas en transit et pour les liaisons locales.

Il s'agit de ponts basculants du type à contrepoids non carrossable, c'est-à-dire que le bras du contrepoids est situé sous la voie carrossable fixe. Ces ponts se composent donc d'une portée mobile et d'une portée fixe au-dessus de la cave de la culée. Les poutres maîtresses sont des poutres en treillis de hauteur variable, où l'on s'efforce de souder autant que possible le bord supérieur et le bord inférieur;

lassen; de diagonalen en de stijlen werden bevestigd met voorgespannen bouten.

Het brugdek is samengesteld uit aluminium-profielen met omgekeerde U-vorm, die in het werkhuis tot panelen aan elkaar gelast zijn. De rijwegverharding, op basis van epoxy-harsen, werd op de werf op deze panelen aangebracht.

2. Spoorwegbrug

Om herhaalde onderbreking van het verkeer op de rijks-weg 617 Antwerpen-Zee-kust te vermijden werd een meta-len spoorbrug gebouwd over die rijksweg. De studie, aan-besteding en uitvoering werden aan de N. M. B. S. toe-vertrouwd.

3. Kruispunt van de rijksweg 350 met de rijksweg 617

Het aansluitingscomplex aan de kruising van de rijksweg Melsele-Kallo (R. W. 350) met de rijksweg Antwerpen-Zee-kust (R. W. 617) omvat de bouw van twee betonbruggen.

Die bruggen liggen in het tracé van de R. W. 350 en over-spannen respectievelijk de R. W. 617 en de industrieweg met de sporenbundel.

11) Afwateringswerken

Door de uitbouw van de linkerscheldeoever worden belangrijke wijzigingen noodzakelijk aan de vier bestaande hydrografische bekkens, namelijk :

- de Scheldepolders die meestal gescheiden afwateren in de Schelde;

- de Lage Landen waarvan de afwatering geschiedt langs de Melkader die gevormd is door de samenvloeiing nabij Kallo van de noordelijke en de zuidelijke watergang;

- Hoge Landen, die via de Watergang der Hoge Landen afwateren in de Schelde;

- het bekken van de Nieuwe Karperreed en de Melsele-beek dat afwatert gedeeltelijk langs de Melkader en gedeel-telijk langs een tijdelijk pompstation in de Realpolder.

De afwatering van de Scheldepolders zal aangepast wor-den, naarmate de werken vorderen, door opeenvolgende omleggingen.

12) Groenzones

Aan de zuidelijke, westelijke en noord-westelijke grens van het haven- en industriegebied wordt een 500 m brede strook voorbehouden om ingericht te worden als groen-zones. Een oostelijke groenzone langs de Schelde is overbodig vermits de Schelde, als hoofdinfrastructuurele-ment, zoveel mogelijk in rechtstreeks contact dient te zijn met de industrieën die voor hun bevoorrading op haar zijn aangewezen.

Vorbereidende studies werden reeds verricht om deze groenzones in te richten als een doorlaatbaar bosscherm waarin op doelbewust gekozen plaatsen ruimten voorzien zijn voor evacuatie van de bezoedelde luchtlagen; een dichtbeboste brede strook van 50 m aan de binnenrand van de zone zou bescherming bieden tegen nevels, stof, visuele en auditieve hinder, terwijl een ononderbroken bos rondom de woonkernen de bezoedelde luchtlagen van deze kernen zou afleiden.

De zuidelijke groenzone wordt momenteel opgehoogd met niet-zandachtige specie uit het 1^e dok tot op een peil,

les diagonales et les verticales ont été fixées avec des bou-lons précontraints.

Le tablier du pont est constitué de profilés d'aluminium en U renversé qui ont été soudés en panneaux à l'atelier. Le revêtement sur base de résines épioxydes a été apposé sur ces panneaux au chantier.

2. Pont ferroviaire

Afin d'éviter les interruptions répétées de la circulation sur la R. N. 617 Anvers-Littoral, un pont ferroviaire métal-lique a été construit au-dessus de cette route. L'étude, l'ad-judication et l'exécution en ont été confiées à la S. N. C. B.

3. Carrefour de la R. N. 350 et de la R. N. 617

L'échangeur au carrefour de la R. N. Melsele-Kallo (R. N. 350) et de la R. N. Anvers-Littoral (R. N. 617) prévoit la construction de deux ponts en béton.

Ces ponts se situent sur le tracé de la R. N. 350 en enjam-bant respectivement la R. N. 617 et la route industrielle avec le faisceau de voies ferrées.

11) Travaux d'écoulement d'eau

L'extension de la rive gauche de l'Escaut a nécessité d'im-portantes modifications aux quatre bassins hydrographi-ques existants, notamment :

- les polders de l'Escaut, dont les eaux s'écoulent en général par cours d'eau séparés dans l'Escaut;

- les « Lage Landen » (terres basses), lesquelles écou-lent leurs eaux par le « Melkader » qui est formé par la confluence, près de Kalloo, des voies d'eau septentrionale et méridionale;

- les « Hoge Landen » (hautes terres) dont les eaux s'écoulent dans l'Escaut par le « Watergang der Hoge Landen »;

- le bassin du « Nieuwe Karperreed » et de la « Melse-lebeek » dont les eaux s'écoulent en partie par le « Melka-der » et en partie par une station de pompage temporaire située dans le « Realpolder ».

L'écoulement des eaux des polders de l'Escaut sera adapté au fur et à mesure de l'avancement des travaux, par des déviations successives.

12) Zones d'espaces verts

Aux limites sud, ouest et nord-ouest de la région por-tuaire et industrielle, une zone large de 500 mètres est réservée pour être aménagée en zone d'espaces verts. Une zone d'espaces verts du côté est le long de l'Escaut est superflue, étant donné que l'Escaut, en tant qu'élément principal d'infrastructure, doit demeurer, autant que pos-sible, en contact direct avec les industries qui, pour leur approvisionnement, sont tributaires du fleuve.

Des études préliminaires ont d'ores et déjà été menées en vue d'aménager ces zones d'espaces verts en écrans boisés « perméables » où, à des endroits judicieusement choisis, seront prévus des espaces pour l'évacuation des couches d'air pollué. — une bande touffue large de 50 mètres située du côté intérieur de la zone offrirait une protec-tion contre le brouillard, la poussière et autres nuisances visuelles et auditives, tandis qu'un bois d'un seul tenant autour des noyaux habités dévierait les couches d'air pollué des noyaux en question.

La zone d'espaces verts méridionale est actuellement rem-blayée au moyen de matériaux non sablonneux en prove-

variërend tussen (+ 8,00) en (+ 6,00) N. K. D. Binnenkort zal een aanvang worden gemaakt met de begroeningswerken op nu reeds afgewerkte gedeelten.

Door daarenboven aan de industrieën, die zich op de linkeroever zullen komen vestigen, de strengste normen inzake luchtverontreiniging op te leggen zal men trachten de te evacueren luchtlagen zo weinig mogelijk te bevuilen.

HOOFDSTUK II

Ontwikkeling van het goederenverkeer in de haven van Antwerpen

1) Ontwikkeling van het goederenverkeer na de tweede wereldoorlog

De hiernavolgende tabel geeft een duidelijk overzicht van de ontwikkeling van het goederenverkeer sedert 1953, dat meestal als een normaal jaar na de wederopbouw van West-Europa wordt aangezien en als basis wordt genomen van de meest gebruikelijke statistische overzichten.

In 1953 bedroeg het totaal goederenverkeer ter zee in de haven van Antwerpen 28 183 375 t. waardoor het recordcijfer van vóór de tweede wereldoorlog, met name het jaar 1937, werd geëvenaard.

In 1976 bedroeg, volgens de voorlopige N. I. S.-cijfers waarover wij thans beschikken, het goederenverkeer ter zee in de haven van Antwerpen 66,0 miljoen t.

Ten einde de globale ontwikkeling van de aanvoer uit overzee te kunnen vergelijken met deze die in 1953 werd genoteerd, moeten wij bij dit verkeer de aanvoer van ruwe olie via de Rotterdam-Antwerpen pijpleiding voegen.

Deze aanvoer bedroeg in 1976, 19,7 miljoen t zodat het globale internationale goederenverkeer in de haven van Antwerpen in 1976 mag worden bepaald op 85,7 miljoen t.

In de hiernavolgende tabel wordt een gedetailleerd overzicht gegeven van dit verkeer.

nance de la première darse jusqu'à un niveau variant de (+ 8,00) et (+ 6,00) N. K. D. Des travaux de plantation seront entrepris prochainement sur des sections déjà terminées.

En outre, en imposant aux industries qui viendront s'établir sur la rive gauche des normes très sévères en matière de pollution de l'air, on s'efforcera de polluer le moins possible les couches d'air à évacuer.

CHAPITRE II

Développement du trafic de marchandises dans le port d'Anvers

1) Développement du trafic de marchandises après la deuxième guerre mondiale

Le tableau ci-après donne une vision claire du développement du trafic de marchandises depuis 1953, année généralement considérée comme normale après la reconstruction de l'Europe occidentale et prise comme base dans les tableaux statistiques les plus usuels.

En 1953, le total du trafic maritime de marchandises dans le port d'Anvers s'élevait à 28 183 375 t., total qui égalait le chiffre record d'avant la deuxième guerre mondiale, à savoir l'année 1937.

En 1976, d'après les chiffres provisoires de l'I. N. S. que nous possédons, le trafic maritime de marchandises dans le port d'Anvers s'est élevé à 66,0 millions de tonnes.

Afin de pouvoir comparer le développement global des importations d'outre-mer à celles qui ont été enregistrées en 1953, nous devons ajouter à ce transport l'importation de pétrole brut via la pipeline Rotterdam-Anvers.

Cette importation s'élevait en 1976 à 19,7 millions de tonnes, de sorte que le trafic international global de marchandises dans le port d'Anvers en 1976 peut être estimé à 85,7 millions de tonnes.

Le tableau qui suit donne un aperçu détaillé de ce trafic.

Jaar Année	Verkeer zonder ruwe olie en bunkermaterialen in 1 000 t Trafic sans pétrole brut et soutes en 1 000 t	Ruwe olie en bunkermaterialen in 1 000 t Pétrole brut et soutes en 1 000 t	Totaal maritiem verkeer in 1 000 t Trafic maritime total en 1 000 t	Ruwe olie per pijpleiding in 1 000 t Pétrole brut par pipeline en 1 000 t	Globaal verkeer met inbegrepen pijpleiding in 1 000 t Trafic global y compris pipeline en 1 000 t
1953	24 921	3 363	28 284	—	28 284
1956	32 079	5 893	37 972	—	37 972
1959	28 443	7 189	35 632	—	35 632
1962	32 365	9 726	42 091	—	42 091
1965	42 025	17 367	59 392	—	59 392
1968	49 409	23 024	72 433	—	72 433
1971	52 208	21 043	73 251	6 797	80 048
1972	53 991	13 223	67 214	19 616	86 830
1973	61 301	10 996	72 297	21 334	93 631
1974	67 308	8 549	75 857	16 718	92 575
1975	52 951	7 532	60 483	18 553	79 036
1976	60 443	5 603	66 046	19 742	85 788

Het besluit dat wij uit dit globaal overzicht kunnen halen is dat het goederenverkeer in de haven van Antwerpen behoudens de recessie in 1975, een vrij regelmatige expansie heeft gekend sedert het einde van de tweede wereldoorlog. Uiteraard betreft het hier een globaal gegeven en hebben zich heel wat verschuivingen voorgedaan, niet enkel voor wat betreft de resp. verhoudingen van lossingen en ladingen.

La conclusion que nous pouvons tirer de cet aperçu global est que le trafic de marchandises dans le port d'Anvers, hormis la récession de 1975, a connu une expansion assez régulière depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. En effet, il s'agit ici d'une donnée globale et de nombreux glissements se sont produits, non seulement dans les rapports respectifs des déchargements et des chargements, mais

gen, maar ook inzake het relatief belang van de verscheidene grote goederengroepen zoals het verkeer van ruwe olie, het verkeer van steenkolen, erts, cement, enz.

De meest ingrijpende wijziging was ongetwijfeld het in gebruik nemen vanaf midden 1971 van de Rotterdam-Antwerpen pijpleiding waardoor een aanzienlijk deel van de vroegere maritieme aanvoer van ruwe minerale oliën wegviel.

Door de enorm snelle ontwikkeling van andere trafieken werd dit verlies na enkele jaren in zeer aanzienlijke mate gecompenseerd.

De economische recessie deed zich in 1975 geweldig gevoelen en alles laat voorzien dat het nog enkele jaren zal duren vooraleer de kaap van de 75 miljoen van 1974 zal overschreden worden.

Wanneer wij de hiervoor gaande gegevens wensen te gebruiken als basis voor een prognose van het toekomstig havenverkeer dan dient het verkeer van ruwe olie, alsmede de eventuele leveringen van bunkermaterialen, buiten beschouwing te worden gelaten.

Dit verkeer, zonder ruwe olie en bunkermaterialen steeg van 24,9 miljoen t in 1953 naar 60,4 miljoen t in 1976.

2) Prognose van het goederenverkeer in de haven van Antwerpen in een verdere toekomst

Wegens de voorthollende inflatie en de huidige energiecrisis was het zelden zo moeilijk om met enige zekerheid de toekomstige ontwikkeling van het goederenverkeer te ramen als thans.

De meest recente studie die terzake werd uitgevoerd is deze van het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen.

Uiteraard moet men zich bij een prospectief havenonderzoek bewust zijn van de veelheid en de uiteenlopendheid van factoren die het havenverkeer determineren. Een previsieresultaat kan dan ook niet beschouwd worden als meer dan de kwantificatie van de op een bepaald ogenblik meest waarschijnlijk geachte ontwikkelingsperspectieven.

Er moet eveneens worden uitgegaan van de veronderstelling dat de vereiste infrastructuurwerken tijdig tot stand zullen komen en dat de internationale handel, waarvan de zeehavens zo zeer afhankelijk zijn, niet zullen verlamd worden door een plotse wereldcrisis.

Ten einde een grotere zekerheid te verkrijgen wordt, juist in het perspectief van de huidige energiecrisis en rekening houdend met het belang van de Rotterdam-Antwerpen pijpleiding, het verkeer van ruwe petroleum en het bunkermateriaal, voorlopig buiten beschouwing gelaten.

Uit een gedetailleerd onderzoek van diverse andere trafieken kwam het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen (S. E. A.) tot het besluit dat het Antwerps maritiem verkeer in 1980 81 miljoen t kan overschrijden, wat toelaat in de periode 1974-1980 een jaarlijks groeiritme te bekomen van bijna 4 %, wat vergelijkbaar is met wat de jongste tien jaar gepresteerd werd.

Het door het Studiecentrum enger dan gebruikelijk gedefinieerde stukgoed zou oplopen van 26,5 miljoen ton in 1973 tot om en bij de 35 miljoen ton in 1980.

De potentiële containertrafiek die in 1973 3,2 miljoen ton bereikte, zou in 1980 ca 8 miljoen ton kunnen belopen.

Het globaal maritiem verkeer, het vervoer met de R. A. P. L. niet inbegrepen, zou in 1980 ca 94 miljoen ton kunnen bedragen. Hierbij wordt uitgegaan van een gelijkblijvende rechtstreekse maritieme aanvoer van ruwe olie van 9,5 miljoen ton, verkeer dat bij de aanleg van de pijpleiding Rotterdam-Antwerpen werd bedongen als maritieme aanvoer.

aussi dans l'importance relative des différents grands groupes de marchandises, tels que le trafic de pétrole brut, de houilles, de minerais, de ciment, etc.

Le changement le plus profond a sans aucun doute été l'utilisation, depuis le milieu de 1971, du pipeline Rotterdam-Anvers, qui a supprimé une part importante des importations maritimes antérieures d'huiles minérales brutes.

Le développement extrêmement rapide d'autres trafics a permis, après quelques années, de compenser cette perte dans une mesure considérable.

La récession économique s'est fait sentir très fortement en 1975, et tout laisse prévoir qu'il faudra attendre quelques années pour franchir le cap des 75 millions atteint en 1974.

Si nous désirons utiliser les données qui précèdent comme base d'un pronostic du mouvement futur du port, il convient de laisser hors de considération le trafic de pétrole brut ainsi que les livraisons éventuelles de matériaux de soute.

Ce trafic, sans le pétrole brut et les matériaux de soute est passé de 24,9 millions de tonnes en 1953 à 60,4 millions de tonnes en 1976.

2) Pronostic du trafic de marchandises dans le port d'Anvers dans un futur lointain

En raison de l'inflation continue et de la crise actuelle de l'énergie, il n'a jamais été aussi difficile qu'aujourd'hui de prévoir avec certitude le développement futur du trafic de marchandises.

L'étude la plus récente faite en la matière est celle du Centre d'Etude pour l'Expansion d'Anvers.

Lors d'un examen du futur du port, il faut en effet être conscient de la quantité et de la divergence des facteurs qui déterminent le mouvement du port. Un résultat de prévisions ne peut dès lors pas être considéré comme étant plus que l'ensemble des perspectives de développement les plus probables à un moment déterminé.

Il faut se baser sur la double hypothèse que les travaux d'infrastructure requis seront achevés à temps et qu'une crise mondiale soudaine ne paralysera pas le commerce international, dont dépendent tant les ports maritimes.

Afin d'arriver à une plus grande certitude, précisément dans le contexte de la crise actuelle de l'énergie et compte tenu de l'importance du pipeline Rotterdam-Anvers, le trafic de pétrole brut et de matériel de soute est provisoirement laissé de côté.

D'une étude détaillée de plusieurs autres trafics, le Centre d'Etude pour l'Expansion d'Anvers a tiré les conclusions que le trafic maritime d'Anvers pourra dépasser les 81 millions de tonnes en 1980, ce qui permet d'atteindre un rythme de croissance annuel de 4 % pour la période 1974-1980, pourcentage comparable à celui des dix dernières années.

La marchandise définie de façon plus restreinte que d'habitude par le Centre d'Etude passerait de 26,5 millions de tonnes en 1973 à environ 35 millions de tonnes en 1980.

Le trafic potentiel par conteneur, qui s'élevait à 3,2 millions de tonnes en 1973, pourrait atteindre environ 8 millions de tonnes en 1980.

Le trafic maritime global, sans le transport en R. A. P. L., pourrait s'élever à environ 94 millions de tonnes en 1980. Ici, on ne tient pas compte de l'importation maritime directe et constante de pétrole brut, qui s'élève à 9,5 millions de tonnes, transport qui, lors de la construction du pipeline Rotterdam-Anvers, était considéré comme importation maritime.

Uiteraard kan dit cijfer sterk worden beïnvloed door de wederopening van het Suezkanaal alsmede door de eventuele aanvoer van ruwe olie uit de Noordzee.

Daar het bunkerverkeer sterk afhankelijk is van het prijsniveau dat in de onderscheiden havens geldt, wordt voor 1980 een minimale bunkertrafiek, incl. boordprovisie, van ruim 3 miljoen ton weerhouden.

3) Wanneer de door het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen, berekende trend wordt doorgetrokken naar een verdere toekomst, kunnen volgende ramingen voor het jaar 2000 worden vooropgesteld.

Uiteraard is het zeer gewaagd om op dit ogenblik met enige zekerheid cijfers voorop te stellen over zulke lange periode daar tal van onzekerheden bestaan die het verkeer in diverse richtingen kunnen beïnvloeden. De ervaring, die in het verleden werd opgedaan bij het opstellen van diverse prognoses over het goederenverkeer in de haven van Antwerpen, heeft aangetoond dat het verkeer steeds sneller toenam dan welkdanig berekend gegeven.

Een abnormale factor is daarenboven de inzinking van de haventrafiek in 1975 ingevolge de economische recessie. Om deze factor uit te schakelen, beperken we ons tot de periode vóór 1975.

De cijfers die dan ook worden aangegeven, moeten meer worden gezien als richtlijnen van een mogelijk ontwikkelingsperspectief.

Het betreft hier echter meer dan het louter extrapoleren van een wiskundig berekende trend. De voornaamste trafieken werden nader onderzocht mede aan de hand van diverse studies die in Nederland en Duitsland werden ondernomen omtrent de toekomstige evolutie van het havenverkeer.

In de hiernavolgende tabel worden twee veronderstellingen weerhouden.

In de eerste veronderstelling werd het genoteerde groeirite over de periode 1953-1973 voor het maritiem goederenverkeer, zonder ruwe olie en bunkermaterialen, verder geëxtrapoleerd.

In de tweede veronderstelling werd vertrokken van het op 81 miljoen ton geraamde verkeer in 1980, hetgeen voor de toekomst een lager groeirite veronderstelt (4,45 %) dant dit dat tijdens de vorige jaren werd vastgesteld (4,67 %).

In deze veronderstelling zou het havenverkeer als volgt kunnen evolueren :

Havenverkeer zonder ruwe olie,
proviand en bunkermaterialen

Jaar	1 ^{ste} veronder- stelling miljoenen t	2 ^e veronder- stelling miljoenen t
1953	24,9	24,9
1973	61,3	61,3
1980	84,0	81,0
1985	105,0	100,0
1990	132,0	125,0
1995	165,0	155,0
2000	207,0	193,6

Bij deze tabel moeten wij twee bemerkingen maken.

Vooreerst zij genoteerd dat het aangegeven cijfer geen rekening houdt met de aanvoer van ruwe olie, proviand en bunkermaterialen en dat de berekende bedragen met deze trafieken verhoogd moeten worden. In de huidige omstan-

Ce chiffre peut en effet être fortement influencé par la réouverture du canal de Suez ainsi que par l'importation éventuelle de pétrole brut de la Mer du Nord.

Etant donné que le trafic de matériaux de soute dépend fortement du niveau des prix en vigueur dans les différents ports, on prévoit pour 1980, au minimum, un trafic de matériaux de soute dépassant 3 millions de tonnes, provisions de bord incluses.

3) Lorsque la tendance prévue par le Centre d'Etude pour l'Expansion d'Anvers est projetée dans un avenir plus lointain, on peut proposer les estimations suivantes pour l'an 2000.

Il est en effet très hasardeux d'avancer à l'heure actuelle et avec certitude des chiffres pour une période aussi longue, en raison de nombreuses incertitudes qui peuvent influencer le trafic dans différentes directions. L'expérience acquise dans le passé par l'établissement de plusieurs pronostics concernant le trafic de marchandises dans le port d'Anvers a montré que le trafic s'est toujours accru plus rapidement que ne le prévoyaient les calculs.

Par ailleurs, l'effondrement du trafic portuaire en 1975, à la suite de la récession économique, constitue un facteur anormal. Pour éliminer ce facteur, nous nous limiterons à la période antérieure à 1975.

Une fois de plus, les chiffres donnés doivent être considérés comme des exemples d'une perspective de développement possible.

Toutefois, il ne s'agit pas ici simplement de l'extrapolation mathématique d'une tendance. Les principaux trafics ont été examinés de plus près à l'aide de plusieurs études faites aux Pays-Bas et en Allemagne sur l'évolution future du mouvement portuaire.

Le tableau ci-après se fonde sur deux hypothèses.

Dans la première, le rythme de croissance du trafic maritime de marchandises enregistré pour la période 1953-1973, sans le pétrole brut et les matériaux de soute, a été extrapolé plus avant.

Dans la deuxième hypothèse, on est parti d'un trafic estimé à 81 millions de tonnes en 1980, ce qui suppose pour l'avenir un rythme de croissance de 4,45 %, inférieur à celui qui a été constaté au cours des années précédentes (4,67 %).

Dans cette hypothèse, le trafic portuaire pourrait évoluer comme suit :

Mouvement portuaire, à l'exclusion du pétrole brut,
des approvisionnements et des matériaux de soute

Année	1 ^{re} hypothèse millions de t	2 ^e hypothèse millions de t
1953	24,9	24,9
1973	61,3	61,3
1980	84,0	81,0
1985	105,0	100,0
1990	132,0	125,0
1995	165,0	155,0
2000	207,0	193,6

Ce tableau appelle deux observations.

Tout d'abord, il faut noter que le chiffre donné ne tient pas compte des importations de pétrole brut, de l'approvisionnement et des matériaux de soute et que les montants calculés doivent être majorés de ces trafics. Dans les circon-

digheden is het buitengewoon moeilijk om hiervoor cijfers naar voren te brengen, maar een raming van ca 15 miljoen t voor deze beide trafieken mag als eerder aan de lage kant beschouwd worden.

Een volgende bemerking betreft het jaartal 2000 dat wordt vooropgesteld. Dit jaartal moet enkel worden gezien als een streefdatum die zou overeenstemmen met de volledige uitbouw en bezetting van het havencomplex op de linker- en de rechterscheldeover.

Over een dergelijke lange periode moet overigens met een zekere veiligheidsmarge worden rekening gehouden.

4) Verdeling van het hiervoor aangegeven havenverkeer over de linker- en de rechterscheldeover

Het zal uiteraard voor eenieder duidelijk zijn dat de hiervoor aangegeven trafiekontwikkeling enkel mogelijk is, indien de havenuitbouw verder een normaal verloop kent en vooral in de eerste plaats het nieuwe havendok op de rechterscheldeover maar niet minder op de linkerscheldeover de aldaar voorziene dokken voor goederenoverslag, alsmede de aldaar voorziene industrieterreinen, tijdig in gereedheid worden gebracht.

Als basis voor de verdeling werd 1985 genomen, daar wordt aangenomen dat alsdan op de linkerscheldeover minimaal na een aanlooperperiode twee dokken voor goederenoverslag en -opslag volledig in bedrijf zullen zijn.

Gedacht wordt aan een dok met een lengte van 4 km, voorbehouden voor de overslag van vlocibare massagoederen en een dok, met dezelfde kaailengte, voorbehouden voor droge lading.

In deze veronderstelling zou het havenverkeer, zonder ruwe olie, proviand en bunker, dat in 1985 100 à 105 miljoen ton zou bedragen, voor ca 80 à 85 miljoen ton worden verwerkt op de rechterscheldeover terwijl op de linkerscheldeover met 15 à 20 miljoen ton moet worden rekening gehouden.

Deze verhoudingen zouden iets verder uit elkaar kunnen lopen naargelang de verkeersintensiteit van bepaalde, op de linkerscheldeover voorziene bedrijven.

Indien deze lijn wordt doorgetrokken naar het jaar 2000 zal zulks, in de veronderstelling van een minimale raming van 193 miljoen ton havenverkeer zonder ruwe olie, proviand en bunker, leiden tot een globaal verkeer van 193 miljoen ton. Voegen wij hierbij de ruwe olie, proviand en bunker, dan zal zulks een totaal verkeer van 205 à 210 miljoen ton bekomen.

Rekening houdend met de capaciteit van de haveninstallingen, het verwachte verkeer per ha, de ingenomen industrieterreinen en de berekende expansie van bepaalde trafieken, zou als verdeling kunnen worden aangenomen een verkeer van ca 110 à 115 miljoen ton op de rechterscheldeover en een verkeer van 95 à 100 miljoen ton op de linkerscheldeover.

Uit dit overzicht kan men besluiten dat op basis van de berekende toekomstmogelijkheden van het goederenverkeer in de haven van Antwerpen, het thans voorziene nieuwe havendok op de rechterscheldeover niet zal volstaan om de verkeerstoename volledig op te vangen en dat bij de havenexpansie op de linkerscheldeover voorrang moet worden gegeven aan de bouw van twee dokken voor goederenoverslag en -opslag.

Volgens de huidige planning zijn in het totaal drie insteekdokken aan de linkeroever van het Kanaal Baalhoek-Kallo voorzien.

De ideale oplossing zou zijn dat de ganse westelijke zone van het Kanaaldok voor goederenoverslag en -opslag wordt gereserveerd, terwijl de industrie op de linkerscheldeover zou worden ingeplant tussen het Kanaaldok en de Schelde.

stances actuelles, il est particulièrement difficile de proposer des chiffres, mais une estimation d'environ 15 millions de tonnes pour les deux trafics n'est certainement pas exagérée.

Une autre remarque concerne l'an 2000, qui est proposé. Cette date est bien sûr approximative et elle devrait coïncider avec l'extension complète et l'entrée en service du complexe portuaire sur la rive gauche et la rive droite de l'Escaut.

Sur une période aussi longue, il faut d'ailleurs tenir compte d'une certaine marge de sécurité.

4) Répartition du mouvement portuaire précité entre la rive gauche et la rive droite de l'Escaut

Il est évident que l'évolution du trafic indiquée ci-avant ne sera possible que si l'extension du port continue à se dérouler normalement et si, tout d'abord, le nouveau bassin de la rive droite mais, aussi, les docks prévus sur la rive gauche pour le transbordement des marchandises ainsi que les terrains industriels envisagés sont prêts à temps.

On a pris 1985 comme année de base pour la répartition parce que l'on considère qu'à ce moment-là deux docks pour le transbordement et l'entreposage des marchandises pourront fonctionner complètement sur la rive gauche de l'Escaut.

On envisage un dock de 9 km de long, réservé au transbordement de marchandises liquides en vrac, et un dock ayant la même longueur de quai, réservé au chargement en cale sèche.

Dans cette hypothèse, le mouvement du port, sans pétrole brut, approvisionnement et matériaux de soute, qui atteindrait en 1985 de 100 à 105 millions de tonnes, serait absorbé pour 80 à 85 millions de tonnes par la rive droite de l'Escaut, tandis que, pour la rive gauche, il faut tenir compte de 15 à 20 millions de tonnes.

Ce rapport pourrait se modifier davantage, suivant l'intensité du trafic de certaines entreprises prévues sur la rive gauche de l'Escaut.

Si l'on extrapole jusqu'à l'an 2000, on obtient, en partant d'une évaluation minimale de 193 millions de tonnes, sans pétrole brut, approvisionnement et matériaux de soute, un trafic global de 193 millions de tonnes. Si on ajoute le pétrole brut, l'approvisionnement et les matériaux de soute, on arrive à un trafic total de 205 à 210 millions de tonnes.

Compte tenu de la capacité des installations portuaires, du trafic prévu par ha, des terrains industriels occupés et de l'expansion calculée de certains trafics, on pourrait admettre la répartition suivante: 110 à 115 millions de tonnes sur la rive droite de l'Escaut, 95 à 100 millions de tonnes sur la rive gauche.

Cet aperçu permet de conclure que, sur la base des possibilités futures du trafic de marchandises dans le port d'Anvers, le nouveau bassin prévu actuellement sur la rive droite de l'Escaut ne suffira pas pour absorber complètement l'augmentation du trafic et que, dans le cadre de l'expansion portuaire, il faut donner la priorité à la construction, sur la rive gauche, de deux docks pour le transbordement et l'entreposage des marchandises.

Le plan actuel prévoit au total trois docks sur la rive gauche du canal Baalhoek-Kallo.

L'idéal serait de réserver toute la zone occidentale du bassin du canal au transbordement et à l'entreposage des marchandises, et de situer les industries sur la rive gauche de l'Escaut entre le bassin du canal et l'Escaut.

Een dergelijk planologisch opzet vertoont aanzienlijke voordelen inzake ruimtelijke ordening daar de minder hinderlijke goederenoverslag en -opslag dichtter zou gelegen zijn bij de woonzones, terwijl de industrie zou aansluiten op de bestaande industriezone op de rechterscheldeover, gelegen tussen het Kanaaldok en de Schelde.

HOOFDSTUK III

Verantwoording voor de haven- en industriële expansie op de linkerscheldeover

Bij het nemen van een beleidsbeslissing voor een expansie van de omvang van het linkeroeverproject moet men, rekening houdend met de tijd die het nemen van een beleidsbeslissing vergt alsmede de duur van voorbereiding en uitvoering van de infrastructuurwerken, trachten 20 jaar vooruit te zien en de moed hebben zich achter een berekenende toekomstvisie te scharen.

In de eerste plaats wordt getracht na te gaan wat de waarschijnlijke evolutie zal zijn van de haven van Antwerpen, zowel inzake op- en overslagfunctie als industriefunctie.

De laatste prognose inzake het te verwachten verkeersvolume voor de haven van Antwerpen is deze van het Studiecencentrum voor de Expansie van Antwerpen (S. E. A.) die eind 1975 tot stand kwam.

Bij deze studie werd uitgegaan van :

- een gemiddelde conjunctuurstand, hetgeen impliceert dat na 1975 zich een duidelijk en blijvend herstel van de economie zal voordoen;
- een gestadige groei van de internationale handel, zoals die zich tijdens het jongste decennium heeft voorgedaan;
- de veronderstelling dat het competitievermogen van de Antwerpse haven t.a.v. de nabuurhavens niet grondig zal worden gewijzigd;
- een tweevoudige wijze van benadering, enerzijds een mechanische raming en anderzijds vooruitzichten voor de meest omvangrijke trafiekgedeelten.

Deze studie stelde tegen 1980 een totaal goederenvolume van 99,5 miljoen ton in het vooruitzicht, opgesplitst in 42 miljoen ton aanvoer en 57,5 miljoen ton afvoer.

Indien de door het S. E. A. berekende trend doorgetrokken wordt, zou in het jaar 2000 een goederenvolume van 200 miljoen ton bereikt worden. Dit cijfer ligt tussen de 207 miljoen en de 193,6 miljoen ton die voorkomen in het voorgaande hoofdstuk.

Een andere methode om een raming te maken van het vervoersvolume in het jaar 2000 werd uitgevoerd door extrapolatie van de trend berekend op basis van het goederenvervoer van 1950 tot 1976.

Het resultaat hiervan is een volume van 130 miljoen ton in het jaar 2000.

Alhoewel de tot nu toe uitgevoerde prognoses steeds beneden de cijfers lagen die later werkelijk werden geredeneerd, zijn we thans van mening dat, ingevolge de internationale crisis en de waarschijnlijke verschuivingen naar de ontwikkelingslanden die zich in bepaalde sectoren zullen voordoen, een voorzichtige houding geboden is.

Derhalve wordt geopteerd voor een oplossing die het midden houdt tussen beide voormelde prognoses en zou kunnen gesteld worden dat de haven van Antwerpen in het jaar 2000 een goederenvolume van 155 miljoen ton zou te verwerken hebben, exclusief ruwe petroleum waarvoor 10 miljoen ton werd afgetrokken.

Un tel projet offre également des avantages considérables en matière d'aménagement du territoire, étant donné que les docks pour le transbordement et l'entreposage des marchandises, qui sont les moins gênants, seraient situés plus près des zones habitées, tandis que les industries se rattacheraient à la zone industrielle existant sur la rive droite de l'Escaut, entre le bassin du canal et l'Escaut.

CHAPITRE III

Justification de l'expansion portuaire et industrielle sur la rive gauche de l'Escaut

Toute décision relative à une politique d'expansion de l'envergure du projet de la rive gauche postule que, compte tenu du temps qu'exige la prise d'une décision politique ainsi que de la durée de la préparation et de l'exécution des travaux d'infrastructure, l'on s'efforce de prévoir pour une période de 20 ans et l'on ait l'audace d'adopter une vision raisonnée de l'avenir.

On s'efforcera tout d'abord de savoir quelle sera l'évolution probable du port d'Anvers, tant en matière d'entreposage et de transbordement qu'en ce qui concerne la fonction industrielle.

Le dernier pronostic de l'évolution probable du port d'Anvers est celui du Centre d'étude pour l'expansion d'Anvers, qui fut réalisé à la fin de 1975.

Cette étude se fondait sur :

- une situation conjoncturelle moyenne, ce qui implique qu'après 1975 se produira un rétablissement net et durable de l'économie;
- une croissance continue du commerce international, comme elle s'est produite au cours des dix dernières années;
- l'hypothèse que le pouvoir concurrentiel du port d'Anvers par rapport aux ports voisins ne subira pas de changements profonds;
- une double optique : d'une part, une évaluation mécanique et, d'autre part, des prévisions pour les parties les plus importantes du trafic.

Cette étude prévoyait pour 1980 un volume total de marchandises de 99,5 millions de tonnes, se répartissant en 42 millions de tonnes à l'entrée et 57,5 millions de tonnes à la sortie.

Si l'on prolonge la tendance calculée par le Centre d'étude pour l'expansion d'Anvers, on atteindra un volume de marchandises de 200 millions de tonnes en l'an 2000. Ce chiffre se situe entre les 207 millions de tonnes et les 193,6 millions de tonnes qui figurent dans le chapitre précédent.

Une autre méthode d'évaluation du volume du transport en l'an 2000 réside dans l'extrapolation de la tendance calculée sur la base du transport de marchandises de 1950 à 1976.

Il en résulte un volume de 130 millions de tonnes en l'an 2000.

Bien que les pronostics effectués jusqu'à présent aient toujours été en dessous des chiffres réalisés par la suite, nous estimons que la crise internationale et les glissements vers les pays en voie de développement qui se produiront probablement dans certains secteurs commandent d'adopter une attitude prudente.

Par conséquent, une solution intermédiaire est adoptée, l'hypothèse retenue étant que le port d'Anvers devra absorber en l'an 2000 un volume de marchandises de 155 millions de tonnes, sans le pétrole, brut pour lequel on a soustrait 10 millions de tonnes.

Een dergelijk planologisch opzet vertoont aanzienlijke voordelen inzake ruimtelijke ordening daar de minder hinderlijke goederenoverslag en -opslag dichters zou gelegen zijn bij de woonzones, terwijl de industrie zou aansluiten op de bestaande industriezone op de rechterscheldeoever, gelegen tussen het Kanaaldok en de Schelde.

HOOFDSTUK III

Verantwoording voor de haven- en industriële expansie op de linkerscheldeover

Bij het nemen van een beleidsbeslissing voor een expansie van de omvang van het linkeroeverproject moet men, rekening houdend met de tijd die het nemen van een beleidsbeslissing vergt alsmede de duur van voorbereiding en uitvoering van de infrastructuurwerken, trachten 20 jaar vooruit te zien en de moed hebben zich achter een berekenende toekomstvisie te scharen.

In de eerste plaats wordt getracht na te gaan wat de waarschijnlijke evolutie zal zijn van de haven van Antwerpen, zowel inzake op- en overslagfunctie als industriëfunctie.

De laatste prognose inzake het te verwachten verkeersvolume voor de haven van Antwerpen is deze van het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen (S. E. A.) die eind 1975 tot stand kwam.

Bij deze studie werd uitgegaan van :

- een gemiddelde conjunctuurstand, hetgeen impliceert dat na 1975 zich een duidelijk en blijvend herstel van de economie zal voordoen;
- een gestadige groei van de internationale handel, zoals die zich tijdens het jongste decennium heeft voorgedaan;
- de veronderstelling dat het competitievermogen van de Antwerpse haven t.a.v. de nabuurhavens niet grondig zal worden gewijzigd;
- een tweevoudige wijze van benadering, enerzijds een mechanische raming en anderzijds vooruitzichten voor de meest omvangrijke trafiekgedeelten.

Deze studie stelde tegen 1980 een totaal goederenvolume van 99,5 miljoen ton in het vooruitzicht, opgesplitst in 42 miljoen ton aanvoer en 57,5 miljoen ton afvoer.

Indien de door het S. E. A. berekende trend doorgetrokken wordt, zou in het jaar 2000 een goederenvolume van 200 miljoen ton bereikt worden. Dit cijfer ligt tussen de 207 miljoen en de 193,6 miljoen ton die voorkomen in het voorgaande hoofdstuk.

Een andere methode om een raming te maken van het vervoersvolume in het jaar 2000 werd uitgevoerd door extrapolatie van de trend berekend op basis van het goederenvervoer van 1950 tot 1976.

Het resultaat hiervan is een volume van 130 miljoen ton in het jaar 2000.

Alhoewel de tot nu toe uitgevoerde prognoses steeds beneden de cijfers lagen die later werkelijk werden geredeneerd, zijn we thans van mening dat, ingevolge de internationale crisis en de waarschijnlijke verschuivingen naar de ontwikkelingslanden die zich in bepaalde sectoren zullen voordoen, een voorzichtige houding geboden is.

Derhalve wordt geopteerd voor een oplossing die het midden houdt tussen beide voormelde prognoses en zou kunnen gesteld worden dat de haven van Antwerpen in het jaar 2000 een goederenvolume van 155 miljoen ton zou te verwerken hebben, exclusief ruwe petroleum waarvoor 10 miljoen ton werd afgetrokken.

Un tel projet offre également des avantages considérables en matière d'aménagement du territoire, étant donné que les docks pour le transbordement et l'entreposage des marchandises, qui sont les moins gênants, seraient situés plus près des zones habitées, tandis que les industries se rattacheraient à la zone industrielle existant sur la rive droite de l'Escaut, entre le bassin du canal et l'Escaut.

CHAPITRE III

Justification de l'expansion portuaire et industrielle sur la rive gauche de l'Escaut

Toute décision relative à une politique d'expansion de l'envergure du projet de la rive gauche postule que, compte tenu du temps qu'exige la prise d'une décision politique ainsi que de la durée de la préparation et de l'exécution des travaux d'infrastructure, l'on s'efforce de prévoir pour une période de 20 ans et l'on ait l'audace d'adopter une vision raisonnée de l'avenir.

On s'efforcera tout d'abord de savoir quelle sera l'évolution probable du port d'Anvers, tant en matière d'entreposage et de transbordement qu'en ce qui concerne la fonction industrielle.

Le dernier pronostic de l'évolution probable du port d'Anvers est celui du Centre d'étude pour l'expansion d'Anvers, qui fut réalisé à la fin de 1975.

Cette étude se fondait sur :

- une situation conjoncturelle moyenne, ce qui implique qu'après 1975 se produira un rétablissement net et durable de l'économie;
- une croissance continue du commerce international, comme elle s'est produite au cours des dix dernières années;
- l'hypothèse que le pouvoir concurrentiel du port d'Anvers par rapport aux ports voisins ne subira pas de changements profonds;
- une double optique : d'une part, une évaluation mécanique et, d'autre part, des prévisions pour les parties les plus importantes du trafic.

Cette étude prévoyait pour 1980 un volume total de marchandises de 99,5 millions de tonnes, se répartissant en 42 millions de tonnes à l'entrée et 57,5 millions de tonnes à la sortie.

Si l'on prolonge la tendance calculée par le Centre d'étude pour l'expansion d'Anvers, on atteindra un volume de marchandises de 200 millions de tonnes en l'an 2000. Ce chiffre se situe entre les 207 millions de tonnes et les 193,6 millions de tonnes qui figurent dans le chapitre précédent.

Une autre méthode d'évaluation du volume du transport en l'an 2000 réside dans l'extrapolation de la tendance calculée sur la base du transport de marchandises de 1950 à 1976.

Il en résulte un volume de 130 millions de tonnes en l'an 2000.

Bien que les pronostics effectués jusqu'à présent aient toujours été en dessous des chiffres réalisés par la suite, nous estimons que la crise internationale et les glissements vers les pays en voie de développement qui se produiront probablement dans certains secteurs commandent d'adopter une attitude prudente.

Par conséquent, une solution intermédiaire est adoptée, l'hypothèse retenue étant que le port d'Anvers devra absorber en l'an 2000 un volume de marchandises de 155 millions de tonnes, sans le pétrole, brut pour lequel on a soustrait 10 millions de tonnes.

De verwerkingscapaciteit van de haven op de rechteroever, inclusief het thans in uitvoering zijnde 8^e havendok, wordt geraamd op 80 à 90 miljoen ton, exclusief ruwe aardolie.

Bij de capaciteitsbenadering moet de aanvoer van ruwe petroleum buiten beschouwing worden gelaten, omdat de omvang ervan geen rol speelt in het vereiste havenareaal. De hoeveelheden welke per zeeschip zullen aangevoerd worden, zullen uitsluitend opgenomen worden en kunnen ook ontvangen worden door de bestaande raffinaderijen.

Op basis van voormeld verloop van het goederenverkeer (155 miljoen ton in 2000) en de verwerkingscapaciteit van de rechteroever (80 à 90 miljoen ton) zou het verzadigingspunt van de rechteroever rond 1984 bereikt worden.

Een verdere uitbreiding van de haven op de rechteroever is onmogelijk :

Ten noorden is dit gebied geblokkeerd door de rijksgrens met Nederland.

Ten oosten is ze afgesloten door de dorpskommen van Ekeren, Hoevenen en Stabroek. Daarenboven is er een ongunstige topografische gesteldheid.

Ten zuiden zijn beide zijden van de Schelde volgebouwd enerzijds met dokken en anderzijds met industrieën.

Daar de voorziene expansie na 1984 niet meer kan opgevangen worden door de rechteroever en er aldaar geen areaaluitbreiding meer mogelijk is, rest er maar één uitweg, nl. de exploitatie van de linkeroever om het excès boven de 90 miljoen ton, nl. 65 miljoen ton op te vangen.

Inzake vestigingsmogelijkheden voor industrieën op de rechteroever blijven er slechts nog een drietal zeer kleine percelen over, samen 160 ha, die praktisch niet in aanmerking komen voor havenindustrievestiging.

Daar er geen ruimte meer is op de rechteroever voor industrie, is deze volledig op de linkeroever aangewezen.

Scheepvaartverkeer op de linkeroever

Om een raming te maken van het scheepvaartverkeer in het jaar 2000 op de linkeroever waardoor 65 miljoen ton goederen kunnen worden verwerkt, werd gebruik gemaakt van de methode en de gegevens van een studie die het havenbestuur van Antwerpen maakte in augustus 1973.

Een totaal van 15 590 schepen zou de linkeroever aandoen, ingedeeld als volgt in klassen volgens laadvermogen :

Tot 1 000 deadweight (D. W.)	4 820 schepen
1 000/ 6 000 D. W.	3 340 schepen
6 000/12 000 D. W.	2 070 schepen
12 000/25 000 D. W.	3 910 schepen
25 000/50 000 D. W.	1 310 schepen
Boven 50 000 D. W.	140 schepen

Hierbij kan niet worden voorbijgegaan aan de onvolgende schuttingscapaciteit die de sluis van Kallo biedt.

Ter vergelijking kan verwezen worden naar de Zandvliet-sluys die in 1976 inkomend 6 107 zeeschepen en 5 336 binnenvaartuigen schutte.

De Kallosluys is slechts gebouwd als « achterdeur » tot het linkeroevercomplex voor binnenvaartuigen en kleine zeeschepen. De Schelde tot Kallo is bevaarbaar voor schepen tot 32 voet (9,75 m) diepgang, hetgeen overeenkomt met schepen van ongeveer 30 000 D. W.

La capacité d'absorption du port sur la rive droite, y compris la huitième darse actuellement en construction, est estimée à 80 ou 90 millions de tonnes, sans le pétrole brut.

Dans l'évaluation de la capacité, il convient de faire abstraction de l'importation de pétrole brut, car son volume n'influe pas sur la superficie portuaire requise. Les quantités qui seront importées par navire de mer seront uniquement réceptionnées et peuvent ainsi être recueillies par les raffineries existantes.

Sur la base de l'écoulement précité du trafic de marchandises (155 millions de tonnes) et de la capacité d'absorption de la rive droite (80 à 90 millions de tonnes), le point de saturation serait atteint aux environs de 1984.

Une extension ultérieure du port sur la rive droite est impossible :

au Nord cette zone est bloquée par la frontière avec les Pays-Bas;

à l'Est elle est isolée par les villages d'Ekeren, de Hoevenen et de Stabroek. De plus, la situation topographique y est défavorable;

au Sud les deux rives de l'Escaut sont occupées, d'une part, par les docks et, d'autre part, par les industries.

Etant donné que l'expansion prévue ne pourra plus être absorbée par la rive droite après 1984 et qu'une extension de la zone portuaire n'y est plus possible, il ne reste qu'une issue, à savoir exploiter la rive gauche pour pouvoir absorber l'excès au-dessus des 90 millions de tonnes, c'est-à-dire 65 millions de tonnes.

En ce qui concerne les possibilités d'investissements pour les industries sur la rive droite, il ne reste plus que trois parcelles très petites, au total 160 ha, qui ne se prêtent pratiquement pas à l'établissement d'une industrie portuaire.

En raison du manque d'espace pour l'industrie sur la rive droite, la rive gauche est tout indiquée.

Mouvement des navires sur la rive gauche

Pour estimer le mouvement des navires sur la rive gauche en l'an 2000, ce qui permettrait d'absorber 65 millions de tonnes de marchandises, on a utilisé la méthode et les données d'une étude faite par l'administration du port d'Anvers en août 1973.

Un total de 15 590 navires feraient escale sur la rive gauche, répartis en classes de la manière suivante, selon le port en lourd :

jusqu'à 1 000 deadweight (D. W.)	4 820 navires
de 1 000 à 6 000 D. W.	3 340 navires
de 6 000 à 12 000 D. W.	2 070 navires
de 12 000 à 25 000 D. W.	3 910 navires
de 25 000 à 50 000 D. W.	1 310 navires
plus de 50 000 D. W.	140 navires

A cet égard, il convient de ne pas négliger le fait que la capacité d'éclusage de l'écluse de Kallo est insuffisante.

En comparaison, on peut renvoyer à l'écluse de Zandvliet qui, en 1976, a éclusé 6 107 navires de mer et 5 336 navires intérieurs.

L'écluse de Kallo n'est qu'une « porte arrière » vers le complexe de la rive gauche pour les navires intérieurs et les petits navires de mer. Jusqu'à Kallo l'Escaut est navigable pour des navires qui ont un tirant d'eau ne dépassant pas 32 pieds (9,75 m), ce qui correspond à des navires d'environ 30 000 D. W.

De toegangssluis naar het toekomstige havengebied moet minstens dezelfde mogelijkheden bieden als de bestaande sluis naar de rechteroever.

Bij de uitbreiding van de haven van Antwerpen op de rechteroever kon de toegang tot het complex steeds verbeterd worden door meer en meer afwaarts op de rivier nieuwe toegangssluizen te bouwen.

Wat dit betreft ligt Zandvliet op de uiterste grens. Het bestaan precies van deze sluis op de rechteroever bemoeilijkt de bouw van een sluis naar de linkeroever op dezelfde plaats, vermits hierdoor op de rivier geen wachtplaats voor de binnenvarende schepen meer zou zijn.

Afwaarts het Verdrongen Land van Saaftingen en de Kromme van Bath, bestaat er wel een mogelijkheid om een meer afwaartse toegang te verwezenlijken voor de linkeroever. Hierbij is het evenwel nodig dat de toegang van de Schelde naar de linkeroever gedeeltelijk het Nederlands grondgebied doorkruist.

Daarom werden met onze Noorderburen onmiddellijk besprekingen aangevat, die na zeer korte tijd hebben geleid tot een principieel akkoord voor het aanleggen van een toegang van uit Baalhoek naar de linkeroever.

Behalve het feit dat deze toegang korter bij de zeemonding ligt, waardoor natuurlijk de toegang voor grotere zeeschepen mogelijk wordt, biedt deze oplossing het voordeel dat de bocht van Bath alsmede de drempels van Zandvliet, Bath en Valkenisse niet meer door de scheepvaart moeten bevaren worden.

Daar in het kader van het Baalhoekkanaal de bocht van Walsoorden zal worden aangepast, resten er voor de scheepvaart tussen Vlissingen en Baalhoek alleen nog de drempels van Hansweert en Borsele.

Daar de scheepvaart thans het Gat van Ossenis en de Overloop van Hansweert gebruikt, wordt ook de drempel van Baarland uitgeschakeld.

Op de drempel van Borsele wordt sinds 1973 gebaggerd a rato van een jaargemiddelde van 1,3 miljoen m³.

Het jaargemiddelde, berekend over de laatste zeven jaar, van de baggerwerken op de drempel van Hansweert bedraagt 2,8 miljoen m³.

De laatste zeven jaar werd op de drempels van Zandvliet, Bath en Valkenisse samen gemiddeld 6,4 miljoen m³ per jaar gebaggerd.

Het complex van de Baalhoeksluis omvat een voorhaven tussen de Schelde en de sluis van ongeveer 4,5 km lengte met een waterdiepte van 20,50 m en enkele wachtplaatsen van 22,50 m.

De sluis is 500 m lang, 64 m breed met een nuttige doorvaarwijdte van minimum 60 m en heeft een waterdiepte t.a.v. kanaalpeil van 18,50 m.

Het kanaal tussen de sluis en de rijksgrens, ongeveer 4 km, heeft een bodembreedte van 350 m en een waterdiepte van 18,00 m.

Hieruit vloeit voort dat de linkeroever gemakkelijker bereikbaar zal zijn voor zeer grote en diepstekende schepen dan de rechteroever.

Derhalve is het niet uitgesloten dat in de loop der jaren bepaalde trafieken i.v.m. grote ertsschepen, derde generatie containerschepen en grote tankers op de linkeroever zouden gelokaliseerd of overgebracht worden.

In het ontwerp van het Baalhoekverdrag werd ook voorzien dat ten westen van de Baalhoeksluis ruimte wordt gereserveerd voor de bouw van een binnenvaartsluis die ook geschikt is voor de vaart met duwstellen.

Industrialisatie op de linkeroever

Inzake vestigingsmogelijkheden voor industrieën op de rechteroever blijven er slechts nog een drietal zeer kleine

L'écluse qui donne accès à la future zone portuaire doit au moins offrir les mêmes possibilités que l'écluse actuelle vers la rive droite.

Lorsque le port d'Anvers s'étendait sur la rive droite, l'accès au complexe pouvait toujours être amélioré par la construction de nouvelles écluses d'accès en aval du fleuve.

A cet égard, Zandvliet se trouve à l'extrême limite. L'existence de cette écluse sur la rive droite entrave la construction d'une écluse vers la rive gauche au même endroit, puisqu'ainsi il n'y aurait plus de place d'attente pour les navires qui entrent.

En aval du « Verdrongen Land » de Saaftinge et du Coude de Bath, il existe cependant une possibilité de réaliser plus en aval un accès à la rive gauche. Pour cela, il est également nécessaire que l'accès de l'Escaut à la rive gauche traverse partiellement le territoire néerlandais.

C'est pourquoi des négociations ont immédiatement été entamées avec nos voisins du nord et elles ont rapidement abouti à un accord de principe sur la construction d'un accès à la rive gauche à partir de Baalhoek.

Outre le fait que cet accès se situe plus près de l'embouchure maritime, ce qui permet d'accueillir de plus grands navires de mer, cette solution offre l'avantage que le Coude de Bath ainsi que les seuils de Zandvliet, Bath et Valkenisse ne doivent plus être empruntés par la navigation.

Etant donné que, dans le cadre du canal de Baalhoek, le Coude de Walsoorden sera adapté, il ne reste pour la navigation entre Flessingue et Baalhoek que les seuils de Hansweert et Borsele.

Comme la navigation utilise actuellement le « Gat van Ossenis » et l'« Overloop van Hansweert », le seuil de Baarland est également éliminé.

Sur le seuil de Borsele, on drague depuis 1973 à raison d'une moyenne annuelle de 1,3 million de m³.

La moyenne actuelle des dragages sur le seuil de Hansweert, calculée pour les sept dernières années, est de 2,8 millions de m³.

Durant les sept dernières années, on a dragué en moyenne 6,4 millions de m³ par an sur les seuils de Zandvliet, Bath et Valkenisse.

Le complexe de l'écluse de Baalhoek comprend, entre l'Escaut et l'écluse, un avant-port d'environ 4,5 km de long, d'un tirant d'eau de 20,50 m et offrant plusieurs places de stationnement de 22,50 m.

L'écluse a 500 m de long, 64 m de large, dont 60 m au minimum de largeur utile, et un tirant d'eau de 18,5 m par rapport au niveau du canal.

Le canal entre l'écluse et la frontière nationale, long de 4 km environ, a une largeur de fond de 350 m et un tirant d'eau de 18,00 m.

Il en résulte que la rive gauche sera plus facilement accessible que la rive droite pour les très grands navires ayant un tirant d'eau élevé.

Par conséquent, il n'est pas exclu qu'au fil des années, certains trafics, assurés par les grands minéraliers, les porte-conteneurs de la troisième génération et les grands navires citernes, soient localisés ou déplacés sur la rive gauche.

Le projet du traité de Baalhoek prévoit de réserver l'espace situé à l'ouest de l'écluse de Baalhoek à la construction d'une écluse pour la navigation intérieure, qui conviendra aussi à la navigation par poussage.

Industrialisation de la rive gauche.

En ce qui concerne les possibilités d'investissements pour les industries sur la rive droite, il ne reste plus que trois par-

percelen over, samen 160 ha, die praktisch niet in aanmerking komen voor havenindustrievestiging.

Daar er geen ruimte meer is op de rechteroever voor industrie, is deze volledig op de linkeroever aangewezen.

Het linkeroevergebied zoals het in het wetsontwerp voorkomt, heeft een totale oppervlakte van 7 365 ha.

Om tot de « bruikbare » oppervlakte van industrie en op- en overslag te komen, moet van deze totale oppervlakte afgetrokken worden :

natte infrastructuur	925 ha
droge infrastructuur	800 ha
groenzone	750 ha
diensten	340 ha
	2 815 ha

Als netto-oppervlakte blijft : 7 365 ha — 2 815 ha = 4 550 ha. Het havengebied, zoals omschreven in het wetsontwerp, heeft een oppervlakte van ongeveer 1 480 ha.

Derhalve blijft voor de industrie ongeveer een netto-oppervlakte van 4 550 ha — 1 480 ha = 3 070 ha

Hiervan zijn reeds ingenomen :

gebied in Melselepolder	765 ha
Bayer	209 ha
Progil	160 ha
Haltermann	34 ha
Henkel	70 ha
Kerncentrale Doel	231 ha
	1 469 ha

Blijft thans nog netto beschikbaar : 1 601 ha

Thans wordt voorzien dat het gebied ten noorden van de lijn Doel/Verrebroek een bestemming zou krijgen van uitbreidingsgebied van de industriezone.

Het zou derhalve een prioritaire bestemming als landbouwzone krijgen, doch op langere termijn voorbehouden blijven als industriezone. Deze maatregel werd genomen omdat in het licht van de huidige stagnatie van de industriële ontwikkeling kan verwacht worden dat het linkeroevergebied de eerstvolgende tien jaar niet volledig zal bezet zijn. Het gevaar bestaat dan ook dat, zonder dringende noodzaak, grote gedeelten zeer goede landbouwgronden zouden opgehoogd worden met zandspecie of dat bestaande bedrijven niet meer doelmatig zouden kunnen uitgebaat worden.

De bruto-oppervlakten van de gebieden ten noorden en ten zuiden van de lijn Doel/Verrebroek, exclusief Melselepolder, zijn respectievelijk ongeveer 2 600 ha en 4 000 ha groot.

Ten noord-westen van de lijn Doel/Verrebroek zijn thans slechts een 200 ha onteigend; ten zuiden van deze lijn ongeveer 2 000 ha.

Tewerkstelling op de linkeroever

In 1976 waren 3 350 personeelsleden van het stadsbestuur rechtstreeks tewerkgesteld bij het havenbestuur.

Het contingent dokwerkers van 12 000 kende op het stuk van tewerkstelling in 1976 een daggemiddelde van 7 897.

celles très petites, 160 ha au total, qui ne se prêtent pratiquement pas à l'établissement d'une industrie portuaire.

En raison du manque d'espace pour l'industrie sur la rive droite, la rive gauche est tout indiquée.

Comme le signale le projet de loi, la zone de la rive gauche s'étend sur une superficie de 7 365 ha.

En vue d'obtenir la surface « utile » pour l'industrie, l'entreposage et le transbordement, il faut soustraire de cette superficie totale :

infrastructure hydraulique	925 ha
infrastructure sèche	800 ha
zone verte	750 ha
services	340 ha
	2 815 ha

Il reste comme superficie nette : 7 365 ha — 2 815 ha = 4 550 ha. Comme le précise le projet de loi, la zone portuaire a une superficie d'environ 1 480 ha.

Par conséquent, il reste pour l'industrie une superficie nette de 4 550 ha — 1 480 ha = 3 070 ha environ.

Sont déjà occupés :

une zone dans le Polder de Melsele .	765 ha
Bayer	209 ha
Progil	160 ha
Haltermann	34 ha
Henkel	70 ha
Centrale nucléaire de Doel	231 ha
	1 469 ha

Il reste actuellement une superficie disponible nette de 1 601 ha

On prévoit à l'heure actuelle que la zone située au nord de la ligne Doel-Verrebroek serait destinée à devenir une extension de la zone industrielle.

Par conséquent, elle deviendrait dans l'immédiat une zone agricole. Toutefois, à plus long terme, elle resterait réservée à l'industrie. Cette mesure a été prise parce que la stagnation actuelle du développement industriel permet de prévoir que la zone de la rive gauche ne sera pas complètement occupée dans les 10 années qui viennent. Le danger existe dès lors qu'une grande partie des très bonnes terres agricoles soient rehaussées au moyen de matières arénueuses ou que les entreprises existantes ne puissent plus être exploitées efficacement.

Le superficies brutes des zones situées au nord et au sud de la ligne Doel-Verrebroek, sans le Polder de Melsele, s'étendent respectivement sur 2 600 ha et 4 000 ha environ.

Au nord-ouest de la ligne Doel-Verrebroek, 200 ha seulement ont été expropriés; au sud de cette ligne 2 000 ha environ.

Emplois sur la rive gauche

En 1976, 3 350 membres du personnel de l'administration communale ont été mis au travail directement dans l'administration portuaire.

Le contingent de 12 000 dockers a connu en 1976 une moyenne journalière de mise au travail de 7 897 unités.

Verwacht wordt dat mede door de structuurveranderingen in de behandeling van goederen, de rationalisatie en modernisatie die steeds verder doorgevoerd worden het contingent dokwerkers voor linker- en rechteroever samen ... hommelen rond de 15 000.

Voor de bediening van de haveninstellingen wordt volgende raming vooropgezet :

— nautische bediening van de sluis : 11 man in continudienst (1) is $11 \times 5,32$	59
— toezicht op meren, ontmeren en verordeningen : 3 man in continudienst, is $3 \times 5,32$	16
— onderhoud en technische bediening van de sluis	30
— toezicht haven en terreinen en inning haven-gelden	8
	113

Bovendien zal dit aantal van 113 man, nodig in de beginperiode, moeten opgevoerd worden naarmate de havenexploitatie in de jaren voortschrijdt. Hierbij werd ervan uitgegaan dat de overslagapparatuur niet door de stad wordt geëxploiteerd. Tevens werden de politiediensten niet in aanmerking genomen.

Voor de tewerkstelling in de industriële bedrijven mag uitgegaan worden van een gemiddelde van 7 man per ha voor de beginfase, dit is ongeveer 11 200 man ($7 \times 1 601$).

Een verdubbeling van dit aantal mag verwacht worden in de latere fase van volledige bezetting, zijnde ongeveer 22 500 man.

Voor de financiële verantwoording van het linkeroeverproject wordt verwezen naar een wetenschappelijke kosten-batenanalyse die het Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek daaraan wijdde in 1973.

Hieruit blijkt dat « het projet met 80 % kans een positief en met 20 % kans een negatief kosten-batensaldo zal vertonen. Het gemiddeld positief saldo beloopt 3 420 miljoen F in prijzen van 1971 uitgedrukt.

De niet-gecorrigeerde kosten-batensaldo van 3 420 miljoen beduidt dat de verhoging van de markt-economische welvaart door de haveninvesteringen op de linker-Scheldeoever 3 420 miljoen F groter zal zijn dan indien op privéinitiatief eenzelfde bedrag elders in België in niet-milieuvervuilende projecten werd geïnvesteerd. »

HOOFDSTUK IV

Stand van de reeds gerealiseerde investeringen op de linkerscheldeoever

A. Stand van de grote infrastructuurwerken

1. Zeesluis te Kallo :

Zijn reeds voltooid :

- de werken van de burgerlijke bouwkunde (sinds 1 januari 1976);
- de sluisdeuren (sinds 15 januari 1977);
- het sluisgebouw (sinds 6 augustus 1976);

(1) 1 man in continudienst vergt een kader van 5,32 man (3 shiften, verlof, ziekte, enz...).

On s'attend à ce que, en raison des changements de structure dans le traitement des marchandises, de la rationalisation et de la modernisation continues, le nombre des dockers se situe aux alentours de 15 000 pour l'ensemble de la rive gauche et de la rive droite.

Pour le personnel de l'administration portuaire, on prévoit le cadre suivant :

— service nautique de l'écluse : 11 hommes en service continu (1), soit $11 \times 5,32$	59
— contrôle de l'amarrage, du désamarrage et des ordonnances : 3 hommes en service continu, soit $3 \times 5,32$	16
— entretien et service technique de l'écluse	30
— surveillance du port et des terrains et encaissement des droits de port	8
	113

Cet effectif de 113 hommes, qui est nécessaire durant la période initiale, devra être renforcé en fonction de la progression future de l'exploitation portuaire. Il a été pris pour hypothèse que l'outil de transbordement ne sera pas exploité par la ville, de même qu'il n'a pas été tenu compte des services de police.

En ce qui concerne l'emploi dans les entreprises industrielles, on peut prévoir une moyenne de 7 hommes par ha pendant la phase initiale. Cela représenterait environ 11 200 hommes ($7 \times 1 601$).

On peut prévoir que ce nombre doublera durant la phase ultérieure d'occupation complète, soit environ 22 500 hommes.

La justification financière du projet de la rive gauche est fondée sur une analyse scientifique des coûts et profits faite par le « Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek » en 1973.

Il ressort de cette étude que « le projet a 80 % de chance de donner un solde coûts-profits positif et 20 % de chance de donner un solde négatif. Le solde positif moyen s'élève à 3 420 millions de F exprimé en prix de 1971.

Le solde coûts-profits non corrigé de 3 420 millions de F signifie que les investissements portuaires sur la rive gauche de l'Escaut auront permis d'accroître la prospérité économique du marché de 3 420 millions de F de plus que si l'initiative privée avait investi un montant identique dans des projets non polluants ailleurs en Belgique. »

CHAPITRE IV

Etat des investissements déjà réalisés sur la rive gauche de l'Escaut

A. Etat des grands travaux d'infrastructure

1. Ecluse maritime de Kallo :

Sont déjà achevés :

- les travaux de génie civil (depuis le 1^{er} janvier 1976);
- les portes de l'écluse (depuis le 15 janvier 1977);
- le bâtiment de l'écluse (depuis le 6 août 1976);

(1) 1 homme en service continu nécessite un cadre de 5,32 hommes (3 équipes, congés, maladies, etc...).

— de beide beweegbare bruggen over de sluishoofden (sinds 8 september 1976);

— de elektromechanische uitrusting van de sluis (sluisdeuren, rioolkleppen, beweegbare bruggen) (sinds 1 maart 1977); momenteel wordt dit uitgetest.

De toegangsgeul naar de Kallosluis is reed voor 85 % voltooid. Een gedeelte van de zuidelijke kaaimuur en de zuidelijke pier wordt momenteel afgewerkt.

Het einde der werken is voorzien vóór 1 januari 1979.

2. Havendokken :

Momenteel is ca. 3,5 km dok in uitvoering, waarvan ca. 1,5 km zal in dienst genomen worden eind 1979 tesamen met de Kallosluis.

Er is een totale oppervlakte van ca. 800 ha in ophoging.

3. Tunnel :

Het gedeelte van de tunnel eerste dok werd voltooid op 14 februari 1977.

4. Wegeniswerken :

Een eerste belangrijke verbindingsweg de zogenaamde wegenis eerste faze werd aangelegd tussen de R. W. 617 en het industriegebied ten noorden van de Zeesluis tot aan Fort Liefkenshoek. De weg werd volledig voor het verkeer opengesteld in juni 1975. Momenteel is nog het knooppunt Keetberg, die deze industrieweg verbindt met de R. W. 617, in uitvoering.

B. Stand van de onteigeningen

Volgende onteigeningskredieten werden ter beschikking gesteld voor het uitvoeren van onteigeningen op de linkerscheldeover sinds 1970 :

1970	110 000 000
1971	709 065 000 (1)
1972	242 316 000
1973	207 000 000
1974	423 773 000
1975	431 667 000
1976	294 894 000
1977	316 555 000

Totaal 2 735 270 000

Op 1 december 1977 was van dit bedrag 288 049 807 F nog niet effectief uitgegeven.

Het totaal geïnvesteerde bedrag op 1 december 1977 bedraagt dus 2 447 220 193 F.

Met dit krediet werden ca. 2 381 ha onteigend.

C. Budgettaire stand van de investeringen op 1 december 1977

Aan de hand van de in bijlage 1 afgedrukte tabel A, waarin de budgettaire stand van ieder werk in het bijzonder is vermeld en uit het overzicht van de stand der onteige-

— les deux ponts mobiles enjambant les têtes de l'écluse (depuis le 8 septembre 1976);

— l'équipement électronique de l'écluse (portes, valves des aqueducs, ponts mobiles) (depuis le 1^{er} mars 1977); cet équipement fait actuellement l'objet d'essais.

Le chenal d'accès à l'écluse de Kallo est achevé à 85 %. Une partie du mur du quai sud et de la jetée sud est en voie d'achèvement.

La fin des travaux est prévue pour le 1^{er} janvier 1979.

2. Bassins portuaires :

Actuellement, 3,5 km de bassin sont en voie d'exécution, dont 1,5 km environ entrera en service à la fin de 1979, en même temps que l'écluse de Kallo.

Une superficie totale de quelque 800 ha est en voie d'exhaussement.

3. Tunnel :

La partie du tunnel passant sous le premier bassin a été achevée le 14 février 1977.

4. Travaux de voirie :

Une première liaison importante, dite « voirie de la première phase », a été réalisée entre la R. N. 617 et la zone industrielle située au nord de l'écluse maritime, jusqu'au « Fort Liefkenshoek ». Cette route a été entièrement ouverte au trafic en juin 1975. Actuellement, l'échangeur de Keetberg, qui relie cette route industrielle à la R. N. 617, est en voie d'exécution.

B. Etat des expropriations

Depuis 1970, ont été mis à la disposition en vue de réaliser les expropriations sur la rive gauche de l'Escaut les crédits suivants :

1970	110 000 000
1971	709 065 000 (1)
1972	242 316 000
1973	207 000 000
1974	423 773 000
1975	431 667 000
1976	294 894 000
1977	316 555 000

Total 2 735 270 000

Au 1^{er} décembre 1977, ce montant n'était pas encore effectivement dépensé à concurrence de 288 049 807 F.

Le montant total investi au 1^{er} décembre 1977 s'élève donc à 2 447 220 193 F.

Ce crédit a permis d'exproprier environ 2 381 ha.

C. Situation budgétaire des investissements au 1^{er} décembre 1977

Le tableau repris à l'annexe 1, qui indique la situation budgétaire de chaque ouvrage en particulier, ainsi que l'aperçu de l'état des expropriations et des investissements

(1) Inbegrepen het krediet van 500 miljoen van Streekeconomie.

(1) Y compris le crédit de 500 millions de l'Economie régionale.

ningen en de stand der investeringen door het B. E. E. Antwerpen kan het volgende overzicht afgeleid worden :

1 Per jaar	Vast- leggingen (met herziening)	Totale kostprijs der uitgevoerde werken
1970	1 269 425 682	nihil
1971	68 624 059	189 465 272
1972	1 949 336 450	387 129 554
1973	1 570 594 267	472 652 481
1974	145 618 789	1 408 173 705
1975	1 123 942 627	2 178 435 388
1976	1 248 473 614	1 933 603 583
1977	1 249 073 198	1 939 142 652
Totaal	8 625 088 686	8 508 602 635

1978 : (vooruitzichten) : 1 545 miljoen F.

2. Overzicht van de stand der investeringen

1) Dienst ontwikkeling van de linkerscheldeover

A. Werken :

a) reeds voltooide werken	2 892 287 175 F
b) werken in uitvoering	5 616 315 460 F

Totaal ... 8 508 602 635 F

B. Onteigeningen ... 2 447 220 193 F

2) B. E. E. — Antwerpen

reeds voltooide werken ... 259 950 576 F

Totaal reeds verwezenlijkte investeringen ... 11 215 773 404 F

Nog uit te voeren betalingen voor de werken die nu in uitvoering zijn 906 000 000 F

Algemeen totaal ... 12 115 773 404 F

3. In de bijlage 1 wordt zoals gezegd de budgettaire stand van ieder werk in het bijzonder opgegeven.

Er zij hierbij opgemerkt :

- dat vóór 1970 geen investeringen in havenwerken werden gedaan;
- dat in 1976 en 1977 geen werken werden aanbesteed. De aan de gang zijnde werken werden toen verder gezet.

HOOFDSTUK V

Ruimtelijke ordening van het linkerscheldeovergebied (1)

1) Uiteenzetting van de Staatssecretaris voor Streekeconomie, toegevoegd aan de Minister van Vlaamse Aangelegenheden

De ontwikkeling van de linkerscheldeover werd aangevat in een periode van grote economische groei. Men dacht er zelfs aan het L. O. gebied uit te breiden tot aan de provinciale weg Sint-Niklaas-Hulst met een oppervlakte van ongeveer 12 000 ha, terwijl perspectieven in overweging werden

(1) De uiteenzetting en de bespreking die volgen werden gehouden op 11 en 25 januari 1978, na de in het tweede deel van het rapport opgenomen hoorzittingen.

par le B. E. E. d'Anvers permettent de dégager l'aperçu suivant :

1. Par an	Engagements (avec révision)	Coût total des travaux exécutés
1970	1 269 425 682	néant
1971	68 624 059	189 465 272
1972	1 949 336 450	387 129 554
1973	1 570 594 267	472 652 481
1974	145 618 789	1 408 173 705
1975	1 123 942 627	2 178 435 388
1976	1 248 473 614	1 933 603 583
1977	1 249 073 198	1 939 142 652
Total	8 625 088 686	8 508 602 635

1978 : prévisions : 1 545 millions de F.

2. Etat des investissements

1) Service de développement de la rive gauche de l'Escaut

A. Travaux :

a) travaux déjà achevés	2 892 287 175 F
b) travaux en voie d'exécution	5 616 315 460 F

Total ... 8 508 602 635 F

B Expropriations ... 2 447 220 193 F

2) B. E. E. — Anvers

travaux déjà achevés ... 259 950 576 F

Total des investissements déjà réalisés ... 11 215 773 404 F

Paielements non encore réglés afférents à des travaux actuellement en voie d'exécution ... 900 000 000 F

Total général ... 12 115 773 404 F

3. Comme on l'a vu, l'annexe 1 donne la situation budgétaire de chacun des travaux en particulier.

A cet égard, il y a lieu de signaler :

- qu'aucun investissement portuaire n'avait été réalisé avant 1970;
- qu'aucun des travaux n'a été adjudgé en 1976 et 1977, les travaux en cours étant alors continués.

CHAPITRE V

Aménagement du territoire de la rive gauche de l'Escaut (1)

1) Exposé du Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale, adjoint au Ministre des Affaires flamandes

Le développement de la rive gauche de l'Escaut a été entamé à une époque de forte croissance économique. On envisagea même d'étendre la zone portuaire de la rive gauche jusqu'à la route provinciale Sint-Niklaas-Hulst, ce qui aurait donné une superficie de quelque 12 000 ha, cepen-

(1) L'exposé et la discussion qui suivent datent des 11 et 25 janvier 1978. Les auditions reprises dans la deuxième partie du rapport les ont précédés.

genomen voor een naar elkaar toegroeien van de industriepolen Antwerpen en Gent en zelfs voor het totstandkomen van een industriële as Zeebrugge-Antwerpen.

Uiteindelijk werd deze zone teruggebracht tot het gebied van 6 600 ha, zoals het nu op het ontwerp-gewestplan voorkomt.

Momenteel staat men, in tegenstelling met de perspectieven van de jaren 60, voor een gewijzigd economisch tijdsbeeld om volgende redenen :

- in de jaren 70 deed de petroleumcrisis haar intrede die gevolgd werd door een recessie, waarvan momenteel nog niet kan gezegd worden of het dieptepunt reeds voorbij of nog te verwachten is;
- verplaatsing van industrieën naar ontwikkelingslanden;
- de gedachten omtrent de kwaliteit van het leven en van de omgeving (rapport van de Club van Rome) hebben in brede lagen van de bevolking ingang gevonden.

Voor de huidige door de industrieën benutte oppervlakte en tewerkstelling op de linkeroever (provincie Oost-Vlaanderen, gemeente Beveren) kunnen voor 1 januari 1976 volgende cijfers worden verstrekt :

1. Bayer :

- voorziene oppervlakte : 209 ha;
- effectief benut : ± 48 ha;
- tewerkstelling : 531.

2. Haltermann :

- voorziene oppervlakte : 34 ha;
- effectief benut : ± 11 ha;
- tewerkstelling : 49.

3. Progil :

- voorziene oppervlakte : 160 ha;
- effectief benut : ± 7 ha;
- tewerkstelling : 38.

4. Henkel :

- voorziene oppervlakte : 70 ha;
- effectief benut : ± 5 ha;
- tewerkstelling : nihil (in opbouw).

5. Kerncentrale Doel :

- voorziene oppervlakte : 231 ha;
- effectief benut : 70 ha;
- tewerkstelling : 269.

De totale voorzien oppervlakte : 704 ha.

De totaal effectief benutte oppervlakte : 141 ha.

De totale tewerkstelling : 887.

De laatste jaren werd met de volgende bedrijven onderhandeld :

- Chevron : 12 ha;
- Esso : 50 ha;
- S. E. T. E. P. : 50 ha;
- S. I. B. P. : 40 ha;
- Panocean : 31 ha;
- De Bock : 2 ha;
- Albatros : 135 ha;
- Eurotank : 31 ha;
- Phenolchemi : 10 ha;

dant que des perspectives d'une jonction des pôles industriels d'Anvers et de Gand, voire de la création d'un axe industriel Zeebrugge-Anvers étaient prises en considération.

Finalement, cette zone a été réduite à la superficie de 6 600 ha qui figure actuellement au projet de plan de secteur.

Contrairement aux perspectives des années soixante, on se trouve actuellement en présence d'une conjoncture économique modifiée et ce, pour les raisons suivantes :

- au cours des années septante a débuté la crise pétrolière, suivie d'une récession dont il est actuellement encore impossible de dire si son point le plus bas est déjà dépassé ou doit encore être atteint;
- le glissement des industries vers les pays en voie de développement;
- les idées sur la qualité de la vie et l'environnement (rapport du Club de Rome) se sont répandues dans de larges couches de la population.

En ce qui concerne la superficie utilisée et le personnel occupé actuellement par les industries sur la rive gauche de l'Escaut (provincie de Flandre orientale, commune de Beveren), les chiffres s'établissent comme suit au 1^{er} janvier 1976 :

1. Bayer :

- superficie prévue : 209 ha;
- superficie effectivement utilisée : ± 48 ha;
- emplois : 531.

2. Haltermann :

- superficie prévue : 34 ha;
- superficie effectivement utilisée : ± 11 ha;
- emplois : 49.

3. Progil :

- superficie prévue : 160 ha;
- superficie effectivement utilisée : ± 7 ha;
- emplois : 38.

4. Henkel :

- superficie prévue : 70 ha;
- superficie effectivement utilisée : ± 5 ha;
- emplois : néant (en voie de réalisation).

5. Centrale nucléaire de Doel :

- superficie prévue : 231 ha;
- superficie effectivement utilisée : 70 ha;
- emplois : 269.

Superficie totale prévue : 704 ha.

Superficie totale effectivement utilisée : 141 ha.

Nombre total d'emplois : 887.

Ces dernières années, des négociations ont été menées avec les entreprises suivantes :

- Chevron : 12 ha;
- Esso : 50 ha;
- S. E. T. E. P. : 50 ha;
- S. I. B. P. : 40 ha;
- Panocean : 31 ha;
- De Bock : 2 ha;
- Albatros : 135 ha;
- Eurotank : 31 ha;
- Phenolchemi : 10 ha;

- Intank : 20 ha;
- I. S. E. F. : 30 ha;
- Mitsui : 25 ha.

De industrieën die momenteel nog belangstelling tonen voor een eventuele vestiging zijn : Panocean, Chevron en De Bock.

* * *

Rekening houdende met wat voorafgaat dient de problematiek op een andere wijze te worden benaderd en is het aangewezen de 6 600 ha industriegebied te ontsluiten in fasen. In die optiek zou het noordelijk gedeelte van het gebied ($\pm 2\ 000$ ha) het statuut « havenuitbreidingsgebied » kunnen worden toegekend.

Hierdoor zouden de aldaar gevestigde landbouwers de gelegenheid krijgen om hun bedrijven in stand te houden en een aantal tijdelijke werken uit te voeren. Mocht het nodig blijken dan zou het Ministerieel Comité voor Vlaamse Aangelegenheden (M. C. V. A.) het havenuitbreidingsgebied geheel of gedeeltelijk kunnen omzetten in feitelijk havengebied.

Door de Regionale Commissie voor advies van Oost-Vlaanderen werd op 5 december 1977 hieromtrent het volgende advies verstrekt :

« Het bijzonder havengebied heeft een industriële en portuaire bestemming, waarvan de realisatie afhankelijk is van een beslissing van het M. C. V. A. en wordt doorgevoerd hetzij door een koninklijk besluit op grond van de wetgeving op economische expansie, hetzij door een bij koninklijk besluit goed te keuren plan van aanleg.

In afwachting van bedoelde realisatie mogen in dit gebied alle werken en handelingen worden uitgevoerd overeenkomstig artikel 11 van het koninklijk besluit van 28 december 1972, doch enkel voor de reeds bestaande landbouwbedrijven.

Als symbool wordt voorgesteld brede purperen banden met smallere gele banden. »

De hoofdrede waarom de bestemming van dit noordelijk gebied zou dienen gewijzigd is van juridische aard.

Bij het ontwerp van het gewestplan van Sint-Niklaas-Lokeren is een bijzonder planologisch voorschrift gevoegd (art. 4) waarin bepaald wordt dat « aan de bestaande landbouwbedrijven gelegen in de industriegebieden gedurende de periode die voorafgaat aan de verwezenlijking van deze aangewezen definitieve bestemming de nodige werken of handelingen voor aanpassing en uitbreiding mogen worden uitgevoerd indien deze de leefbaarheid van het bedrijf verzekeren ».

Dit voorschrift wordt aangevochten door de Raad van State vermits het een aanvulling is van het organiek koninklijk besluit. Indien men de purperen kleur (die voorkomt in het algemeen koninklijk besluit) behoudt dan kunnen, volgens de Raad van State, hierop geen bijzondere voorschriften worden toegepast en zijn alleen de voorschriften i.v.m. industriegebieden (art. 7 van het koninklijk besluit van 28 december 1977) toepasbaar.

Wel is de Raad van State akkoord om bijzondere voorschriften te aanvaarden voor zover ze specifiek zijn voor het betrokken gewest. Om dus nieuwe voorschriften te kunnen toepassen moet aan dit gebied een kleur worden gegeven die niet is aangeduid in het koninklijk besluit van 28 december 1977. De kleur die wordt aangegeven door de Commissie voor Advies (paars met gele banden) kan evenwel niet behouden blijven vermits deze kleur volgens het koninklijk besluit van 28 december 1977 een « ontginningsgebied in een landbouwzone » aangeeft. Er zal derhalve nog een aangepaste kleur worden bepaald voor dit gebied.

- Intank : 20 ha;
- I. S. E. F. : 30 ha;
- Mitsui : 25 ha.

Actuellement, les seules industries qui manifestent encore de l'intérêt pour une implantation éventuelle sont : Panocean, Chevron et De Bock.

* * *

Compte tenu de ce qui précède, il convient d'aborder les problèmes d'une autre manière et d'étaler la mise en exploitation des terrains industriels d'une superficie de 6 600 ha. Dans cette optique, la partie nord de cette zone ($\pm 2\ 000$ ha) pourrait se voir attribuer le statut de « zone d'extension portuaire ».

Ainsi, les agriculteurs établis dans cette zone pourraient maintenir leurs exploitations et exécuter un certain nombre de travaux temporaires. Le Comité ministériels des Affaires flamandes (C. M. A. F.) pourrait, si c'était nécessaire, transformer la région d'extension portuaire, totalement ou partiellement, en région portuaire effective.

Le 5 décembre 1977, la Commission consultative régionale de la Flandre orientale a émis à ce propos l'avis suivant :

« La région portuaire spéciale a une affectation industrielle et portuaire, dont la réalisation dépend d'une décision du C. M. A. F. et sera exécutée, soit en vertu d'un arrêté royal pris conformément à la loi d'expansion économique, soit en vertu d'un plan d'aménagement approuvé par arrêté royal.

Dans l'attente de cette réalisation, tous les travaux et actes peuvent être accomplis dans cette zone conformément à l'article 11 de l'arrêté royal du 28 décembre 1972, mais uniquement en ce qui concerne les exploitations agricoles existantes.

Le symbole proposé est constitué de hachures jaunes sur aplat pourpre.

Le motif essentiel de la modification de l'affectation de cette zone septentrionale est d'ordre juridique.

Une prescription urbaniste particulière jointe au projet de plan de secteur de Sint-Niklaas-Lokeren (art. 4) dispose que « s'ils assurent la viabilité de l'exploitation, les travaux ou actes d'adaptation et d'extension qui sont nécessaires peuvent être exécutés pendant la période qui précède la réalisation de l'affectation définitive indiquée aux exploitations agricoles existantes situées dans les régions industrielles ».

Cette prescription est attaquée par le Conseil d'Etat, car elle constitue un complément à l'arrêté royal organique. Si la couleur pourpre (qui est utilisée dans l'arrêté royal général) est maintenue, il est impossible, selon le Conseil d'Etat, d'appliquer des prescriptions particulières et seules les prescriptions en vigueur pour les zones industrielles (article 7 de l'arrêté royal du 28 décembre 1977) sont applicables.

Le Conseil d'Etat peut accepter des prescriptions particulières dans la mesure où celles-ci sont spécifiques à la région intéressée. En vue de pouvoir appliquer de nouvelles prescriptions, il faut donc donner à cette région une couleur qui n'est pas indiquée dans l'arrêté royal du 28 décembre 1977. La couleur utilisée par la Commission consultative (violet rayé de jaune) ne peut toutefois être maintenue, étant donné que cette couleur indique, conformément à l'arrêté royal du 28 décembre 1977, une zone d'extraction dans une zone agricole. Dès lors, une couleur adéquate sera encore déterminée pour cette zone.

De voorgestelde aanpassing van het gewestplan heeft volgende gevolgen :

- 1) de bijzondere planologische voorschriften worden juridisch vastgelegd;
- 2) er zou kunnen onderzocht worden of « bouwovertrekken » uit het verleden (deze die aanpassingen hebben verricht zonder advies van de Commissie) kunnen geregulariseerd worden in het noordelijk gebied. Immers het aanpassen van het gewestplan onderstelt impliciet dat aan de hierbovenvermelde criteria van de commissie is voldaan;
- 3) juridisch kan het stelsel van vervroegde onteigening verder van toepassing blijven in dat havenuitbreidingsgebied. De aanvragen tot de vervroegde onteigening zullen evenwel verminderen vermits aan de landbouwexploitatie een iets ruimere mogelijkheid wordt gegeven.
- 4) naast deze bedrijven in het noordelijk gebied zijn er in het zuidelijk gebied nog bedrijven die volgens de criteria van de Commissie Bouwstop nog in aanmerking komen voor een tijdelijke bouwvergunning. Voor deze vergunning zou deze Commissie kunnen verder werken zoals in het verleden.
- 5) in wezen verandert er niets i.v.m. de procedure en de tijd nodig voor de opmaken van onteigeningsbesluiten. Elk onteigeningsbesluit zal nu voorafgaandelijk dienen te worden voorgelegd aan het M. C. V. A. Wegens de lange periode (± 2 jaar) voor het opmaken en goedkeuren van een koninklijk besluit zal de goedkeuring van het M. C. V. A. in feite praktisch geen termijnverlenging met zich brengen, op voorwaarde dat de inneming van dit gebied gebeurt op basis van artikel 30 van de wet van 30 december 1970 betreffende de economische expansie (1).

2. Bespreking

1. De Staatssecretaris heeft verklaard dat een beslissing van het Ministerieel Comité voor Vlaamse Aangelegenheden nodig is voor de inrichting van het voor de industrialisering noodzakelijke grondgebied op de linkerscheldeoever.

Anderzijds heeft hij in het laatste gedeelte van zijn exposé inzake de aanpassing van het gewestplan, verklaard dat elk onteigeningsbesluit zal dienen te worden voorgelegd aan het M. C. V. A..

Is dit standpunt in overeenstemming met de bevoegdheden vastgesteld in het besproken ontwerp (art. 9 en 10) ?

Er werd ook nog gevraagd of de bevoegdheid van het havencomité inzake ontsluiting van het L. S. O.-gebied aan het M. C. V. A. zal worden overgedragen.

Vooreerst heeft de Staatssecretaris er op gewezen dat zijn taak erin bestaat een gewestplan op te stellen. Bij die procedure zijn noch havencomité, noch intercommunale betrokken.

Wat de uitvoering betreft kan hij de synergie inzake grondbestemming ook niet aan dat Comité overlaten. Hij moet immers nog in 1978 een beslissing nemen.

Wat betreft het openstellen van het havenuitbreidingsgebied wijst hij op de procedure die nu zou worden gevolgd : de commissie van de linkerscheldeoever stelt de inname van dit gebied of een gedeelte ervan voor aan de Minister van Openbare Werken die dit voorstel ter beslissing aan het M. C. V. A. verzendt. Daarna wordt door de Minister van Openbare Werken aan het onteigeningscomité van het Ministerie van Financiën opdracht gegeven om de onteigeningsprocedure te beginnen. De Commissie van de linkeroever zou later door het beheersorgaan voorzien bij het ontwerp worden vervangen.

2. In zijn mondelinge inleiding had de voornoemde Staatssecretaris hoofdzakelijk de nadruk gelegd op de industrialisering van de linkeroever.

(1) Bij deze uiteenzetting past de in bijlage 2 van het verslag opgenomen kaart.

L'adaptation proposée du plan de secteur entraîne les effets suivants :

- 1) les prescriptions urbanistes particulières sont établies juridiquement;
- 2) il pourrait être examiné si les « infractions en matière de construction » antérieures (aménagements apportés sans avis de la Commission) peuvent être régularisées dans la région septentrionale. L'adaptation du plan de secteur implique d'ailleurs implicitement qu'il a été satisfait aux critères susmentionnés de la commission;
- 3) le régime d'expropriation anticipée peut rester juridiquement applicable dans cette zone d'extension industrielle. Les demandes d'expropriation anticipée deviendront toutefois moins nombreuses en raison des possibilités accrues offertes à l'exploitation agricole;
- 4) outre ces zones dans la région septentrionale, il existe, dans la zone méridionale, des entreprises pouvant encore bénéficier d'une autorisation temporaire de bâtir suivant les critères de la Commission de blocage de la construction. Pour ces autorisations, ladite commission pourrait procéder comme par le passé;
- 5) en fait, rien n'est changé en ce qui concerne la procédure et le délai d'élaboration des arrêtés d'expropriation. Tout arrêté d'expropriation devra désormais être soumis préalablement au C. M. A. F. Compte tenu du long délai (environ 2 ans) nécessaire à l'élaboration et à l'approbation d'un arrêté royal, l'approbation par le C. M. A. F. n'entraînera pratiquement aucune prorogation de délai pour autant que l'occupation de cette zone s'effectue sur la base de l'article 30 de la loi du 30 décembre 1970 sur l'expansion économique (1).

2. Discussion

1. Le Secrétaire d'Etat a déclaré que pour l'aménagement du territoire nécessaire à l'industrialisation de la rive gauche de l'Escaut, l'intervention du Comité ministériel des Affaires flamandes était requise.

Il a en outre déclaré, dans la dernière partie de son exposé concernant l'adaptation du plan de secteur, que tout arrêté d'expropriation devra être soumis au C. M. A. F.

Ce point de vue est-il conforme aux attributions qui ont été définies dans l'arrêté en question (art. 9 et 10) ?

Il a également été demandé si les attributions du comité portuaire en matière de mise en valeur de la R. G. E. seront transférées au C. M. A. F.

Le Secrétaire d'Etat souligne tout d'abord qu'il est chargé d'élaborer un plan de secteur. Ni le comité portuaire, ni l'intercommunale ne sont intéressés à cette procédure.

En ce qui concerne l'exécution, il lui est également impossible de confier à ce Comité la synergie en matière d'affectation des terrains. Il est d'ailleurs tenu de prendre une décision dès 1978.

En ce qui concerne l'ouverture de la zone d'extension portuaire, il souligne la procédure qui serait appliquée : la commission de la rive gauche de l'Escaut propose l'occupation de ce territoire ou d'une partie de celui-ci au Ministre des Travaux publics qui transmet la proposition au C. M. A. F. pour décision. Le Ministre des Travaux publics charge ensuite le comité d'expropriation du Ministère des Finances d'entamer la procédure d'expropriation. La Commission de la rive gauche serait remplacée ultérieurement par l'organe de gestion prévu dans le projet.

2. Dans son introduction orale, le Secrétaire d'Etat précité avait essentiellement mis l'accent sur l'industrialisation de la rive gauche.

(1) La carte reprise en annexe 2 du rapport a trait à cet exposé.

Het accent moest worden verlegd. De linkeroever moet immers vooral gezien worden als het enige en onontbeerlijke uitbreidingsgebied van de haven en het ruimtelijke-orderingsplan moet dan ook in die zin worden opgevat. Het moet gericht zijn op de aanleg van het Baalhoekkanaal.

Voor de Staatssecretaris is het evident dat het grondgebied van de linkeroever ook voor de haven een rol zal spelen en die rol zal zelfs erge belangrijk worden wanneer het Baalhoekkanaal zal zijn aangelegd. In afwachting zal het industrieel aspect overwegen. Beide aspecten vullen elkaar trouwens aan, aangezien de industrialisering noodzakelijk is, wil men het gebied rendabel maken.

3. Na 12 jaar getreuzel, waarin de gemeente Doel ontvolkte en de woningen in verval geraakten, lijkt de regering nu de woonkern van deze vroegere gemeente te willen redden.

De omtrek die de Staatssecretaris voor Streekeconomie op zijn ontwerp van ruimtelijke ordening aangeeft, biedt geen enkele mogelijkheid tot uitbreiding of tot het aanleggen van een groene zone rondom die woonkern.

De beslissing tot behoud is nu genomen en de woonkern moet opnieuw leefbaar worden gemaakt. Vooreerst wil dat zeggen dat er geen sprake meer kan zijn van onteigeningen tenzij dan ten voordele van inwoners die er geen toekomstmogelijkheden meer hebben, en verder moeten de nodige gelden voor de opleving ter beschikking worden gesteld.

De Staatssecretaris antwoordt dat het plan voorziet in het behoud van de gemeente en dat er bijgevolg geen sprake van is in de komende jaren nog op die beslissing terug te komen. Hij is het ermee eens dat rond de gemeente een uitbreidingszone of een groene zone gepland moet worden, maar hij wacht op het initiatief van de plaatselijke overheid.

Om de leefkansen van Doel te verhogen is de Staatssecretaris bereid in de begrotingskredieten voor stadskernhervorming een subschijf voor Doel in te schrijven. Hij wijst er op dat de Huisvestingscode eveneens mogelijkheden terzake voorziet.

Wat betreft de onteigeningen met sociale achtergrond is hij bereid elk geval afzonderlijk te onderzoeken.

4. In het industriegebied ten zuiden van het L. S. O.-gebied waar petroleumondernemingen zijn gevestigd komt er een woonzone. Worden hierdoor de landbouwbedrijven uitgesloten? Zou de groenzone aldaar niet zo kunnen worden opgevat dat de landbouwzone een permanent karakter krijgt?

De Staatssecretaris is het eens om een aantal landbouwbedrijven in de groene zone in te schakelen.

DEEL II

HOORZITTINGEN

Hoewel het vraagstuk van het havenbeheer op de linkerscheldeoever door een door de Minister van Verkeerswezen opgerichte werkgroep waarin vertegenwoordigers van de betrokken partijen van de linker- en van de rechterscheldeoever zitting hadden, werd onderzocht alvorens het wetsontwerp werd opgesteld, bleek toch aldaar dat het ontwerp door de betrokken partijen niet onverdeeld gunstig werd onthaald.

De Commissie besloot derhalve te horen :

1. een afvaardiging van het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen en

L'accent a dû être déplacé. En effet, la rive gauche doit avant tout être vue comme l'unique et indispensable territoire d'expansion du port et le plan d'aménagement du territoire doit être conçu dans cette optique. Il doit être axé sur la réalisation du canal de Baalhoek.

Pour le Secrétaire d'Etat il est évident que le territoire de la rive gauche a également une destination portuaire qui deviendra prépondérante le jour où le canal de Baalhoek sera réalisé. En attendant, l'aspect industriel prédominera. Les deux aspects sont d'ailleurs complémentaires, l'industrialisation étant nécessaire si l'on veut rentabiliser le territoire.

3. Après 12 années de tergiversations qui ont vu la commune de Doel se vider de ses habitants et l'habitat s'y dégrader, le gouvernement semble maintenant décidé à sauver le centre habité de cette ancienne commune.

Cependant, le périmètre que prévoit le Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale dans son projet d'aménagement du territoire ne permet aucune possibilité d'expansion ou même de créer une zone verte autour de ce centre.

La décision de maintien étant prise, ce centre doit à nouveau être rendu viable, c'est-à-dire premièrement qu'il ne peut plus y être question d'expropriations si ce n'est en faveur d'habitants qui n'y auraient plus de possibilités d'avenir et, en second lieu, que les fonds nécessaires à sa revitalisation doivent être mis à sa disposition.

Le Secrétaire d'Etat répond que puisqu'il prévoit dans le plan d'aménagement de maintenir ce centre, il n'est pas question de revenir sur cette décision dans les années à venir. Il marque son accord pour prévoir autour de ce centre, soit une zone d'expansion, soit une zone verte, mais il attendra l'initiative des autorités locales.

Le Secrétaire d'Etat est disposé à prévoir une sous-rubrique dans les crédits budgétaires affectés à la rénovation des centres urbains, afin d'accroître les chances de survie de Doel. Il souligne que le Code du logement prévoit également des possibilités en cette matière.

En ce qui concerne les expropriations pour des raisons sociales, il est disposé à soumettre chaque cas à un examen spécifique.

4. Une zone d'habitat sera implantée dans la zone industrielle au sud du territoire de la R. G. E. où sont installées des entreprises pétrolières. Ceci exclut-il les exploitations agricoles? La zone verte ne pourrait-elle être conçue de manière à donner un caractère permanent à la zone agricole?

Le Secrétaire d'Etat est d'accord pour intégrer un certain nombre d'exploitations agricoles dans la zone verte.

PARTIE II

AUDITIONS

Quoique l'élaboration du projet de loi ait été précédée d'un examen du problème de la gestion portuaire sur le territoire de la rive gauche de l'Escaut par un groupe de travail créé par le Ministre des Communications et dans lequel siégèrent des représentants des parties intéressées des rives gauche et droite de l'Escaut, il apparut bien vite que le projet n'emportait pas l'adhésion des parties intéressées.

Aussi, la Commission décida-t-elle d'entendre :

1. une délégation des autorités provinciales de la province de Flandre orientale et

2. een afvaardiging van de intercommunale vereniging « Land van Waas », als betrokken partijen van de linker-oever :

3. een afvaardiging van het provinciebestuur van de provincie Antwerpen en

4. een afvaardiging van de stad Antwerpen, als betrokken partijen van de rechteroever.

De Commissie raadpleegde tevens de bij het sociaal overleg betrokken partijen. Zij werden gehoord in hun hoedanigheid van lid van de « Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen ».

De Commissie wenst nogmaals iedereen te danken die haar een duidelijker inzicht in dit probleem heeft helpen krijgen.

HOOFDSTUK I

Standpunt van Oost-Vlaanderen

A. — Advies uitgebracht door de provincie Oost-Vlaanderen (1)

1. *Vrijwaring van de rechtmatige Wase belangen*

De provincie stond steeds positief tegenover een gecoördineerde en planmatige ontwikkeling van het haven- en industriegebied op de linkerschelde-oever. Dit was trouwens één der redenen waarom de Intercommunale van het Land van Waas werd opgericht.

De provincie was echter wel bezorgd voor de diepgaande wijziging die bedoelde ontwikkeling in het Waasland zou teweegbrengen. De streek wordt in haar integriteit aangetast. De verstoring is slechts aanvaardbaar wanneer de resultaten van de ontwikkeling ten goede komen aan het Waasland en zijn bevolking.

Daarom is het beheersstatuut zo belangrijk. Een voldoende ruimte wordt opgeëist :

- op het plaatselijk niveau : voor de gemeente;
- op het regionaal niveau : voor de Intercommunale;
- voor de provincie Oost-Vlaanderen.

2. *De basisprincipes van het wetontwerp*

Volgens de Memorie van Toelichting kiest men de tussenweg tussen de Wase en Antwerpse positie.

Er wordt uitgegaan van volgende basisprincipes :

- a) eenheid van havenbeheer van linker- en rechterschelde-oever;
- b) eerbiediging van de gemeentelijke autonomie;
- c) dit laatste impliceert (volgens de Memorie van Toelichting) dat er geen aanhechting is maar ook dat de resultaten van de ontwikkeling in de eerste plaats de betrokken gemeenten van het Waasland ten goede moeten komen.

3. *Worden deze basisprincipes geconcretiseerd in het wetontwerp ?*

- a) De eenheid van havenbeheer wordt inderdaad verzekerd door de havenexploitatie aan de stad Antwerpen toe te vertrouwen.

(1) De delegatie werd op 24 februari 1977 ontvangen en was als volgt samengesteld :

De heren R. De Kinder, provinciegouverneur, J. Van Steenberghe, J. De Groote, E. De Cuyper, P. Matthijs, bestendige afgevaardigden, P. Beyer, provinciaal griffier.

2. une délégation de l'intercommunale « Land van Waas », en tant que parties intéressées de la rive gauche;

3. une délégation des autorités provinciales de la province d'Anvers et

4. une délégation de la ville d'Anvers, en tant que parties intéressées de la rive droite.

A la Commission s'imposa également la consultation des partenaires sociaux. C'est en tant que membres du « Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen » qu'elles les entendit.

La Commission tient à remercier encore tous ceux qui ont bien voulu contribuer à parfaire sa connaissance du problème.

CHAPITRE I

Point de vue de la Flandre orientale

A. — Avis de la province de Flandre orientale (1)

1. *Sauvegarde des intérêts légitimes du Pays de Waas*

La province a toujours été favorable au développement coordonné et planifié du port et de la zone industrielle sur la rive gauche de l'Escaut. C'était d'ailleurs une des raisons de la création de l'Intercommunale du Pays de Waas.

La province était toutefois préoccupée par le changement profond que ce développement entraînerait dans le Pays de Waas. La région est atteinte dans son intégrité. Le bouleversement n'est acceptable que si le Pays de Waas et sa population recueillent les fruits du développement.

C'est pourquoi le statut de la gestion revêt une telle importance. Un espace suffisant est revendiqué :

- sur le plan local : pour la commune;
- sur le plan régional : pour l'Intercommunale;
- pour la province de Flandre orientale.

2. *Les principes de base du projet de loi*

Selon l'exposé des motifs, on choisit une voie intermédiaire entre les points de vue du Pays de Waas et d'Anvers. Cette formule se fonde sur les principes suivants :

- a) unité de gestion portuaire des rives gauche et droite de l'Escaut;
- b) respect de l'autonomie communale;
- c) ce respect implique (selon l'exposé des motifs) qu'il n'y a pas rattachement de territoire et que les fruits du développement profiteront en premier lieu aux communes concernées du Pays de Waas.

3. *Ces principes de base se trouvent-ils concrétisés dans le projet de loi ?*

- a) L'unité de gestion du port se trouve, en effet, être réalisée en confiant l'exploitation de ce dernier à la ville d'Anvers.

(1) La délégation a été entendue le 24 février 1977 et était composée comme suit :

MM. R. De Kinder, gouverneur de la province, J. Van Steenberghe, J. De Groote, E. De Cuyper, P. Matthijs, députés permanents, P. Beyer, greffier provincial.

b) Het respect voor de plaatselijke autonomie is echter ver te zoeken. De uitoefening van de bevoegdheden inzake stedenbouw en de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke inrichtingen wordt ontnomen aan de normaal daartoe bevoegde organen. De reële zeggingsmacht in het industrialisatiebeleid (en dit is toch een minimumeis!) gaat teloor omdat de streek in een minderheidspositie wordt gedrongen.

c) Gaan de resultaten van de ontwikkeling werkelijk in de eerste plaats aan het Waasland ten goede komen?

De zeggingsmacht werd ontnomen en daar kwam het toch in de eerste plaats op aan.

Wat wel overblijft is een groter aandeel in een wellicht zeer beperkt en overigens hypothetisch batig exploitatiesaldo van de zgn. Maatschappij voor grond- en industrialisatiebeleid.

Dit is slechts een (ergerlijk) doekje voor het bloeden.

Wanneer aanspraak gemaakt werd op de vruchten van een ontwikkeling die omwille van het nationaal belang wordt opgedrongen dacht men niet aan financiële winst voor enig bestuur.

Wel beoogde men de ontwikkeling van het linkerscheldeovergebied om te buigen in een richting die ten goede zou komen van de Wase bevolking die immers ook (en zij alleen) geconfronteerd wordt met de aan voornoemde ontwikkeling verbonden negatieve gevolgen.

4. Een unieke en discriminatoire regeling

Uniek :

— Overal elders wordt het industrialisatiebeleid uitgeoefend door een plaatselijk of een streekeigen bestuur.

— Men kan geen precedent aanhalen, waarbij de vergunningsbevoegdheid ontnomen wordt aan een gemeente en provincie.

Discriminatoir :

— Aan de Antwerpse zijde van de Schelde blijft het industrialisatiebeleid wel in plaatselijke handen.

— Aan de normale vergunningsbevoegdheid voor het analoge haven- en industriegebied aan de rechteroever wordt evenmin geraakt.

5. Wat komt er in de plaats?

De provincie Oost-Vlaanderen suggereert een eenvoudige regeling die rekening houdt met de tweeledigheid van het gebied (havengebied — industriegebied) en het functioneel verband tussen beiden enerzijds en het behoud der normale bevoegdheden anderzijds.

a) Het havenbeheer stricto sensu

De haven is van nationaal belang. Aan de eenheid van de havens (linker- en rechteroever) kan niet getornd worden. Aangezien er op nationaal vlak blijkbaar een consensus bestaat om het havenbeheer aan Antwerpen toe te vertrouwen, kan Oost-Vlaanderen akkoord gaan met de oplossing die door het wetsontwerp werd gekozen voor de eigenlijke havenexploitatie.

Wel wordt voorbehoud gemaakt voor :

- de afbakening van het havengebied;
- de havenraad (zie hierna).

b) Le respect de l'autonomie locale est toutefois un principe qui est loin d'être appliqué. L'exercice des attributions en ce qui concerne l'urbanisme et les établissements incommodes, dangereux et insalubres est retiré aux organes normalement compétents en la matière. Le pouvoir réel de participation aux décisions en matière de politique d'industrialisation (ce qui n'est qu'une revendication minimale) est anéanti parce que la région est minorisée.

c) le Pays de Waas bénéficiera-t-il réellement en premier des résultats de l'expansion?

Le pouvoir de participation aux décisions lui a été retiré et c'est ce qui importait au premier chef.

Ce qui reste, c'est une augmentation de la part dans le solde d'exploitation de la « Société pour la politique foncière et industrielle », solde qui sera peut-être très réduit et dont les bénéfices seront d'ailleurs hypothétiques.

Cela n'est rien d'autre qu'un palliatif (irritant), destiné à dorer la pilule.

Lorsque l'on a revendiqué les fruits d'une expansion imposée dans l'intérêt national, on n'a pas envisagé un bénéfice financier pour un pouvoir quelconque.

Ce que l'on visait c'était d'infléchir le développement du territoire de la rive gauche de l'Escaut dans un sens dont bénéficierait la population du Pays de Waas, qui se trouve en effet (et elle seule) devant les conséquences négatives résultant du dit développement.

4. Un régime unique et discriminatoire

Unique :

— Dans tous les autres cas, la politique d'industrialisation est menée par un pouvoir local ou propre à la région.

— Il serait sans précédent d'enlever à une commune ou à une province sa compétence d'autorisation.

Discriminatoire :

— Sur la rive anversoire de l'Escaut la politique d'industrialisation demeure effectivement aux mains des autorités locales.

— Il n'est pas davantage porté atteinte à la compétence d'autorisation pour la zone portuaire et industrielle analogue de la rive droite.

5. Par quoi le remplacer?

La province de Flandre orientale suggère un régime simple qui tienne compte de la dualité du territoire (zone portuaire — zone industrielle) : lien fonctionnel entre ces deux zones, d'une part, et maintient des pouvoirs normaux, d'autre part.

a) La gestion portuaire au sens strict

Le port est d'intérêt national. Il ne peut être touché à l'unité des ports (rives gauche et droite). Étant donné qu'il existe apparemment, sur le plan national, un consensus en vue de confier à Anvers la gestion du port, la Flandre orientale peut se rallier à la solution proposée par le projet de loi en ce qui concerne l'exploitation portuaire proprement dite.

Des réserves sont néanmoins exprimées en ce qui concerne :

- la délimitation de la zone portuaire;
- le conseil portuaire (voir ci-dessous).

b) Het industrialisatiebeleid

De ontwikkeling van het industriegebied moet in de eerste plaats ten goede komen aan de streek zelf. De Maatschappij waarvan de oprichting in het vooruitzicht wordt gesteld biedt onvoldoende waarborgen.

Het industrialisatiebeleid dient (zoals overal elders te lande) in handen te blijven van een streekeigen organisme. Dit organisme bestaat en werd met dit doel opgericht, nl. de Intercommunale van het Land van Waas.

Waarom wordt aan de Intercommunale de mogelijkheid ontzegd om de doeleinden te realiseren waarvoor zij o.m. werd opgericht?

Enerzijds erkent men de aanspraken van de Intercommunale door het toekennen van veruit het grootste aandeel van de winst; anderzijds ontnemt men haar het beslissingsrecht.

Wanneer men bezorgd is voor machtsmisbruik kunnen remmingsmechanismen ingebouwd worden. Het primaire beslissingsrecht dient echter te blijven waar het normaal thuis hoort.

c) Het functioneel verband

Er kan akkoord gegaan worden met de oprichting van een havenraad, die de reële band moet vormen tussen de stad Antwerpen (havenbeheerder) en de Intercommunale van het Land van Waas (bevoegd voor het industrialisatiebeleid).

Nochtans moet :

- voorbehoud worden gemaakt wat de samenstelling betreft;
- dient de Raad onafhankelijk te functioneren en niet te worden opgericht in de schoot van de Maatschappij, zoals thans voorzien;
- zou aan deze Raad die in principe adviserend is enige reële macht moeten worden gegeven die bv. particularistische reflexen kan tegengaan.

d) Het behoud van gemeentelijke (en ook provinciale) bevoegdheden

Mits een beperkt aantal correctieven (bv. verplichte adviezen en mogelijkheid voor de betrokkenen om beroep in te dienen) kunnen de bevoegdheden van het lokale en het regionale bestuur, — zoals trouwens overal elders in het land — behouden blijven waar zij, volgens de principes van ons bestel, normaal thuishoren.

Wil men op voorhand het nieuwe Beveren-Waas onbekwaam verklaren? Hetgeen hier voorgesteld wordt is een gevaarlijk precedent: het is een onaanvaardbare en voorlopig unieke uitholling van gemeentelijke bevoegdheden.

6. Een eenvoudige en duidelijke structuur

Indien bovengenoemde bemerkingen zouden omgezet worden in amendementen op het ontwerp zou men verrast constateren hoe weinig er dient te veranderen om tot een eenvoudig en overzichtelijk geheel te komen. Zulks zou kunnen gebeuren zonder :

- nieuwe uitvoeringsorganismen (de Maatschappij voor Industrialisatie en Grondbeleid) in het leven te roepen;
- af te wijken van de traditionele bevoegdheidsregeling.

Een werkelijk compromis zou er op neerkomen :

- dat het havenbeheer aan Antwerpen wordt toevertrouwd;

b) La politique d'industrialisation

C'est la région elle-même qui doit bénéficier en premier lieu du développement de la zone industrielle. La société dont la création est prévue offre suffisamment de garanties.

La politique d'industrialisation doit (comme partout ailleurs dans le pays) rester entre les mains d'un organisme spécifiquement régional. Cet organisme existe et a été créé à cet effet : il s'agit de l'Intercommunale du Pays de Waas.

Pourquoi refuse-t-on à cette Intercommunale la possibilité de réaliser les objectifs pour lesquels elle a notamment été créée.

D'une part, on reconnaît les prétentions de l'Intercommunale en lui accordant de loin la plus grande partie des bénéfices; d'autre part, on lui retire tout pouvoir de décision.

Si l'on craint des abus de pouvoir, il est possible d'insérer des mécanismes de freinage. Le pouvoir initial de décision doit cependant être maintenu là où il a normalement sa place.

c) Le lien fonctionnel

Il est possible de donner son assentiment à la création d'un Conseil portuaire appelé à constituer le lien réel entre la ville d'Anvers (gestionnaire du port) et l'Intercommunale du Pays de Waas (compétente pour la politique d'industrialisation).

Il convient cependant :

- que des réserves soient formulées en ce qui concerne la composition;
- que le Conseil fonctionne de manière indépendante et qu'il ne soit pas créé au sein de la Société (comme il est prévu actuellement);
- qu'un pouvoir réel permettant, par exemple, de contre-carrer des réflexes particularistes soit accordé au Conseil, qui est consultatif en principe.

d) Le maintien des pouvoirs communaux (et également provinciaux)

Moyennant un nombre limité de correctifs (par exemple des avis obligatoires et la possibilité pour les intéressés d'interjeter appel) les pouvoirs des administrations locales et régionales peuvent — comme d'ailleurs partout dans le pays — être maintenus dans le cadre qui est normalement le leur en vertu des principes de notre système politique.

Veut-on priver d'avance la nouvelle localité de Beveren-Waas de tout pouvoir? Ce qui est actuellement proposé constitue un dangereux précédent: si l'on s'engageait dans cette voie, les pouvoirs communaux seraient, d'une façon inadmissible et jusqu'à présent inédite, vidés de toute substance.

6. Une structure simple et claire

Si les considérations précédentes étaient formulées sous forme d'amendements, on serait étonné de constater combien restreint est le nombre de changements nécessaires en vue de parvenir à un ensemble simple et clair, sans qu'il faille pour autant :

- créer de nouveaux organismes d'exécution (la Société pour la politique foncière et industrielle);
- déroger à la répartition traditionnelle des pouvoirs.

Un vrai compromis consisterait à :

- confier à Anvers la gestion portuaire;

— dat het Waasland met het industrialisatiebeleid wordt belast;

— dat het functioneel verband tussen beide in de Havenstad zou gestalte krijgen.

B. — Advies uitgebracht door de Intercommunale « Land van Waas » (1)

1. De economische verantwoording

De Intercommunale heeft tegenover de L. O.-ontwikkeling van meet af aan positief gestaan. Zij zag dit project als een kans om het Waasland, waar de economische groei zich niet ten volle had doorgezet, o.m. tengevolge van de slechte wegverbindingen, en de economie al te eenzijdig georiënteerd en vooral afgestemd was op de textielindustrie, nieuw leven in te blazen.

De Intercommunale beschouwde het project als een middel om het grote tekort op de arbeidsbalans, dat zijn uitdrukking vond in een hoge pendel, enigszins op te vangen, de economie evenwichtiger uit te bouwen en de dienstensector een voedingsbodan te geven voor zijn verdere ontplooiing.

Ondanks het aantrekken van heel wat bedrijven op diverse industrieterreinen is de economische situatie in het Waasland de laatste jaren weinig verbeterd. In de eerste plaats neemt de sterk regressieve textiel- en kledingsector in het geheel van de secundaire tewerkstelling nog steeds een grote plaats in. Daarnaast zijn de vooruitzichten wat de tewerkstelling betreft o.m. in de scheepsbouw, zeker niet rooskleurig. Verder loopt de tewerkstelling in de tertiaire sector nog steeds achterop t.o.v. de rest van het land. De achterstand komt vooral tot uiting in de sector van het vervoer en verkeer alsmede in deze van het bank- en verzekeringswezen, die nochtans onder de huidige recessie het minst te lijden heeft.

Door deze evolutie enerzijds, en door de demografische ontwikkeling van het Waasland anderzijds, is het tekort op de arbeidsbalans de laatste vijf jaar nog toegenomen. In 1975 was er een tekort van 14 758 arbeidsplaatsen voor mannen en 1 854 voor vrouwen. Dit tekort is het verschil tussen het aantal arbeidsplaatsen en de in het arrondissement wonende beroepsbevolking en bestaat uit een uitgaand pendelsaldo en werkloosheid. In datzelfde jaar waren 1 511 mannen en 1 537 vrouwen werkloos, in november 1976 1 782 mannen en 2 470 vrouwen. De onverantwoorde pendel (1 uur en meer pendeltijd enkel) in 1970, volgens gegevens uit de volkstelling, betrof 3 372 personen.

Anderzijds moet in de huidige economische omstandigheden de hoge structurele werkloosheid in ons land krachtadig worden aangepakt. Daarom zijn dringende investeringen vereist in sectoren met reële groeikansen, die bovendien zoveel mogelijk aan de basis van de productieketen dienen gesitueerd te zijn, waar zij een maximaal effect kunnen hebben op het aantrekken van toeleverings- en afnemingsbedrijven.

De basisindustrieën in ons land zijn door de noodzaak van de aanvoer van grondstoffen havengebonden, terwijl sommige van hen tevens diepwatergebonden zijn uit hoofde van hun behoeften aan koelwater. De concentratie van de diverse basisindustrieën heeft als voordeel de milieubelasting

— charger le Pays de Waas de la politique d'industrialisation;

— charger le Conseil portuaire d'assurer le lien fonctionnel entre eux.

B. Avis émis par l'Intercommunale « Land van Waas » (1)

1. Justification économique

L'Intercommunale a, dès le début, accueilli favorablement l'expansion de la Rive gauche. Elle considérait ce projet comme une occasion d'insuffler un renouveau de vie au Pays de Waas, où le développement économique, notamment en raison de mauvaises liaisons routières, ne s'était pas pleinement manifesté et où l'économie était trop unilatéralement orientée vers l'industrie du textile.

L'Intercommunale considérait le projet comme un moyen de résorber en partie l'important déficit de la balance du travail (déficit qui se traduit clairement par le grand nombre de « navetteurs ») pour développer l'économie d'une façon plus égale et donner au secteur des services une base solide en vue de son épanouissement futur.

Malgré l'installation de bon nombre d'entreprises dans les différentes zones industrielles, la situation économique du Pays de Waas ne s'est que peu améliorée ces dernières années. En premier lieu le secteur du textile et des vêtements, en forte régression, occupe toujours une place importante dans l'ensemble du marché de l'emploi dans le secondaire. En outre, les prévisions concernant l'emploi ne sont, certes, pas optimistes, entre autres dans le secteur de la construction navale. L'emploi dans le secteur tertiaire continue d'être en retard par rapport au reste du pays. Le retard se traduit surtout dans le secteur du transport et du trafic ainsi que dans le secteur des banques et des assurances, qui est pourtant le moins touché par la récession actuelle.

Cette évolution, ainsi que l'essor démographique du Pays de Waas ont encore aggravé la pénurie d'emplois au cours des cinq dernières années. Il manquait, en 1975, 14 758 emplois masculins et 1 854 emplois féminins. Ces chiffres expriment la différence entre le nombre d'emplois et le chiffre de la population active habitant la région. Ils englobent les « navetteurs » et les chômeurs. La même année, 1 511 hommes et 1 537 femmes se trouvaient sans emploi. Ils étaient 1 782 hommes et 2 470 femmes en novembre 1976. D'après les résultats du recensement de la population, en 1970, 3 372 personnes effectuaient des navettes anormalement longues (1 heure et plus pour les seuls trajets).

Dans les conditions économiques actuelles, il importe d'autre part, de combattre énergiquement le chômage structurel élevé que connaît notre pays. Il s'agit dès lors d'investir d'urgence dans des secteurs possédant de réelles chances de croissance et situés autant que possible à la base du processus de production, là où ils sont le plus à même d'attirer des entreprises et en amont et en aval de la production.

De par la nécessité d'importer les matières premières, les industries de base de notre pays sont tributaires des ports. Certaines d'entre elles ont, en outre, besoin de bassins profonds leur fournissant l'eau de refroidissement nécessaire. La concentration des diverses industries de base

(1) De delegatie maakte haar standpunt tweemaal bekend en was als volgt samengesteld :

— op 24 februari 1977, tijdens de voorgaande legislatuur :
de heren N. Dewitte, voorzitter van de intercommunale vereniging;
Fr. Van Dorpe, ondervoorzitter; G. Deckers, afgevaardigd beheerder;
M. Van der Aa, beheerder;

— op 30 november 1977, in de huidige legislatuur :
de heren K. Buys, voorzitter van de intercommunale vereniging;
M. Van der Aa, ondervoorzitter; G. Deckers, afgevaardigd beheerder;
M. Coppieters, beheerder.

(1) Composition de la délégation qui a été invitée deux fois à faire connaître son point de vue :

— le 24 février 1977, sous la législature précédente :
MM. N. Dewitte, président de l'association intercommunale; Fr. Van Dorpe, vice-président; G. Deckers, administrateur délégué; M. Van der Aa, administrateur;

— le 30 novembre 1977, sous l'actuelle législature :
MM. K. Buys, président de l'association intercommunale; M. Van der Aa, vice-président; G. Deckers, administrateur délégué; M. Coppieters, administrateur.

te beperken en optimale voorwaarden te scheppen voor de wisselwerking tussen de bedrijven. Nieuwe bedrijven kunnen gebruik maken van een bestaand uitgebouwd dienstverleningsapparaat. De verdere ontwikkeling van de nieuwe investeringen zal trouwens door de inplanting in de nabijheid van een reeds bestaande pool, sterk in de hand worden gewerkt.

De Intercommunale is van mening dat de linkerschelde-oever de aangewezen plaats is voor de inplanting van die noodzakelijke nieuwe investeringen. Vooreerst speelt de aanwezigheid van het dienstverlenend centrum van de pool Antwerpen een voorname rol voor de primaire ontwikkeling van deze industrieën.

Verder betekent de kapitaalintensieve basisindustrie een garantie voor de stabiliteit van de tewerkstelling op lange termijn, en opent zij de mogelijkheid tot de vestiging van een aantal arbeidsintensieve afnemingsbedrijven. Dit houdt ook een nieuwe mogelijke impuls in voor de voor het Waasland zo belangrijke kleine en middelgrote ondernemingen.

Door deze ontwikkeling zal een diversificatie van de economie van het Waasland mogelijk zijn, zal de uitgaande pendelstroom voor een (groot) deel kunnen opgevangen worden, en kan, door het gespecialiseerd karakter van de arbeidsplaatsen in deze kapitaalintensieve bedrijven, de brain-drain ingedijkt worden.

De industrialisatie van de linkeroever zal allicht ook een versnelling van de ontwikkeling van de tertiaire sector tot gevolg hebben, zodat het Waasland ook hier zijn achterstand ten overstaan van de rest van het land gedeeltelijk zal kunnen ophalen.

In dit kader dient te worden genoteerd, dat de investeringen op de linkeroever precies gebeuren in sectoren, die vóór deze ontwikkeling in het Waasland vrijwel onbestaande waren, en aldus een welkome aanvulling van het bestaande op de textiel gerichte patroon vormen. Het aantal arbeidsplaatsen in de chemische sector in het Waasland is bijvoorbeeld van 1970 tot 1975 gestegen van 192 tot 697, en in de sector van de energie van 374 tot 620.

De totale tewerkstelling in het linkeroevergebied bedraagt momenteel ongeveer 3 138 personen, waarvan er 427 in de sector van de energie (elektriciteitscentrales) tewerkgesteld zijn. Dit komt overeen met 9,1 arbeidsplaatsen per werkelijk ingenomen ha. In vergelijking met 1973 betekent dit een stijging van 622 arbeidsplaatsen, waarvan 90 in de elektriciteitscentrales. Het totaal aantal arbeidsplaatsen wordt voor 52 % ingenomen door personen uit het Waasland en voor 36,8 % door personen uit de Antwerpse omgeving. Indien men een onderscheid maakt naargelang de kwalificatie van het personeel, dan stelt men vast dat van het kaderpersoneel 36 % uit het Waasland en 46 % uit de Antwerpse agglomeratie komt; van de bedienden 41 % uit het Waasland en 45 % uit Antwerpen; van de geschoolde arbeiders 61 % uit het Waasland en 31 % uit Antwerpen; van de ongeschoolde arbeiders 65 % uit het Waasland en 27 % uit Antwerpen.

Bij een vergelijking van deze onderverdeling met gelijkaardige cijfers voor 1973, merkt men op dat het aandeel in het Waasland bij het kader- en bediendenpersoneel, dat tezamen een kleine helft van het aantal arbeidsplaatsen bezet, sterk gestegen is.

In 1973 was het aandeel van het Waasland in het kader slechts 16 % en bij de bedienden 28 %. Anderzijds blijft het aandeel van het Waasland bij de arbeiders ongeveer constant.

Tot slot zij erop gewezen dat bij de uitbouw van de infrastructuur gemiddeld een 1 500-tal mensen tewerkgesteld worden. Hierbij wordt dan nog geen rekening gehouden

présente l'avantage de localiser la dégradation de l'environnement et de créer les conditions optimales d'échanges entre les entreprises. Les entreprises nouvelles peuvent bénéficier d'une infrastructure de services existante. L'implantation à proximité d'un pôle existant contribuera d'ailleurs fortement au développement ultérieur des investissements nouveaux.

L'Intercommunale estime que la rive gauche de l'Escaut est le site tout indiqué pour la réalisation des investissements nouveaux nécessaires. La présence de l'infrastructure de services du pôle anversoïse revêt d'ailleurs une importance déterminante pour le développement initial de ces industries.

En outre, l'industrie de base à forte intensité de capital constitue une garantie de stabilité de l'emploi à long terme et permet l'établissement d'un certain nombre d'entreprises en aval, à forte intensité de main-d'œuvre. Cela pourrait également donner une impulsion aux petites et moyennes entreprises, qui sont si importantes pour le Pays de Waas.

Ce développement permettra de diversifier l'économie du Pays de Waas, de résoudre dans une large mesure le problème des « navetteurs » et, grâce à la spécialisation des emplois de ces entreprises à forte intensité de capital, d'enrayer la « fuite des cerveaux ».

L'industrialisation de la rive gauche accélérera probablement aussi le développement du secteur tertiaire, de sorte que le Pays de Waas pourrait, sur ce point également, combler une partie de son retard par rapport aux autres régions du pays.

Il convient de souligner à ce propos que les investissements sur la rive gauche portent précisément sur des secteurs quasi inexistantes dans le Pays de Waas avant ce développement. Ces secteurs compléteront dès lors très heureusement l'économie existante axée sur le textile. Ainsi, le nombre d'emplois du Pays de Waas dans le secteur de la chimie est passé de 192, en 1970, à 697, en 1975, et dans le secteur de l'énergie de 374 à 620.

Le territoire de la rive gauche occupe actuellement quelque 3 138 personnes dont 427 dans le secteur de l'énergie (centrales électriques). Cela représente 9,1 emplois par hectare effectivement occupé. Par rapport à 1973, l'accroissement est de 622 emplois, dont 90 dans les centrales électriques. 52 % de l'ensemble des emplois sont occupés par des habitants du Pays de Waas et 36,8 % par des habitants de la région anversoïse. La distinction d'après la qualification du personnel permet d'établir que 36 % des cadres sont originaires du Pays de Waas et 46 % viennent de l'agglomération anversoïse; 41 % des employés viennent du Pays de Waas et 45 % d'Anvers; 61 % des ouvriers qualifiés viennent du Pays de Waas et 27 % d'Anvers.

En regard des chiffres analogues de 1973, cette répartition fait apparaître un accroissement appréciable de la part du Pays de Waas dans le personnel de cadre et chez les employés, dont les effectifs réunis occupent presque la moitié du nombre d'emplois.

En 1973, la part du Pays de Waas dans le personnel de cadre n'était guère supérieure à 16 %, tandis que chez les employés elle n'était que de 28 %. En revanche, la part du Pays de Waas dans le personnel ouvrier demeure à peu près constante.

Enfin, il convient de souligner que la mise en place de l'infrastructure occupe en moyenne 1 500 personnes, abstraction faite des emplois supplémentaires offerts par des entre-

met de bijkomende tewerkstelling in bedrijven van het Waasland die bepaalde prestaties leveren of leveringen doen in verband met de linkeroever.

Standpunten i.v.m. de ontwikkeling van de linkeroever

De Intercommunale heeft steeds een planmatige en gefaseerde uitbouw van het linkerscheldeovergebied voorgestaan. Zij heeft daartoe kort na haar oprichting een plan voorgelegd en de nodige financieringsmiddelen ter beschikking gesteld. In dit verband zij ook verwezen naar een wetsvoorstel voor een meerjarenprogramma voor de dringende uitvoering van haven- en industrialisatiewerken op de linkerscheldeover, dat reeds op 20 december 1974 bij de Senaat werd ingediend. De bekommernis omtrent bepaalde aspecten van deze ontwikkeling, die thans bij bepaalde groeperingen tot uiting komt, heeft de Intercommunale ook reeds vroeger, in diverse, zij het meer genuanceerde stellingnamen tot uitdrukking gebracht, en dit steeds met inachtneming van een fundamentele positieve houding t.o.v. de voorgenomen ontwikkeling.

a) Een gediversifieerd vestigingspatroon

Om de gehele streek niet opnieuw al te zeer afhankelijk te maken van de conjunctuurgevoeligheid van één industriële sector, heeft de Intercommunale steeds aangedrongen op een gediversifieerd vestigingspatroon. Een louter chemische en petrochemische industrialisering van de L. O. dient beslist voorkomen te worden. In dit opzicht dient de nodige selectiviteit t.a.v. de kandidaat-investeerders aan de dag gelegd te worden, en dienen in het kader van een sociaal vestigingsbeleid de nodige waarborgen voor een standvastige en streekgebonden tewerkstelling verkregen te worden.

b) Sociaal en financieel verantwoorde begeleiding van de bevoiking

— Landbouwers

Ten overvloede werd de uitzonderlijke waarde van het betrokken landbouwgebied in het daglicht gesteld en gevraagd dat de compensaties voor de getroffen bevolking en de streek in het algemeen daarmee in verhouding zouden zijn. Het is begrijpelijk dat in deze tijd, waar de voedselprijzen ongekende hoogten bereiken, het teloorgaan van dit vruchtbaar landbouwgebied als een ramp wordt gevoeld. Nochtans dienen argumenten die verwijzen naar het wereldvoedseltekort en de afhankelijkheid van ons land inzake voedselbevoorrading, en die in verband met de linkeroever naar voren wordt gebracht, in een objectief daglicht te worden gesteld. Inderdaad, in 1970, bij het begin van de L. O.-ontwikkeling, bedroeg het landbouwareaal in het gebied dat volgens het ontwerp van het gewestplan van bestemming moest veranderen, 0,36 % van het totale Belgische landbouwareaal. Het Belgische areaal dat voor graangewassen wordt benut, bevindt zich voor 0,52 % in die zone. Deze kwantitatieve gegevens beogen vanzelfsprekend geen afbreuk te doen aan de hoge waarde van het betrokken landbouwgebied, die zowel blijkt uit de hoge opbrengst per ha, als uit de hoge gemiddelde oppervlakte per bedrijf.

De huidige problematiek van de landbouwers, die met onteigeningen worden bedreigd is mede van sociale en financiële aard. De vergoedingen dienen op een behoorlijk peil te liggen, en daarmee wordt bedoeld het peil waarvan sprake was bij de eerste onderhandelingen inzake de onteigeningen,

prises du Pays de Waas assumant certains services ou effectuant certaines fournitures en rapport avec la rive gauche.

2. Positions concernant le développement de la rive gauche

L'Intercommunale a toujours préconisé un développement planifié et par étapes du territoire de la rive gauche de l'Escaut. A cet effet, elle a présenté un projet, peu après sa création, et a prévu les moyens financiers nécessaires. Dans le même ordre d'idées, il convient de signaler une proposition de loi relative à un programme pluriannuel pour l'exécution urgente de travaux portuaires et d'industrialisation sur la rive gauche de l'Escaut, proposition qui a été déposée au Sénat dès le 20 décembre 1974. Les préoccupations à l'égard de certains aspects de ce développement qui s'expriment actuellement au sein de certains groupements, ont naguère déjà fait l'objet de diverses prises de position, fussent-elles plus nuancées, de l'Intercommunale, étant entendu que cette dernière ne s'est jamais départie de son attitude foncièrement positive à l'égard du projet de développement envisagé.

a) Un schéma d'implantations diversifiées

Dans le but d'éviter que la région ne soit à nouveau par trop assujettie à la vulnérabilité conjoncturelle d'un seul secteur industriel, l'Intercommunale a toujours insisté sur la nécessité de projets d'implantations diversifiées. Il faut éviter à tout prix que l'industrialisation de la rive gauche soit exclusivement axée sur la chimie et la pétrochimie. Par conséquent, il convient d'opérer une sélection sévère parmi les candidats-investisseurs et de prévoir, dans le cadre d'une politique d'implantation sociale, les garanties nécessaires pour assurer un emploi stable au sein même de la région.

b) Encadrement de la population, justifié du point de vue social et financier

— Agriculteurs

La valeur exceptionnelle de la région agricole intéressée a été suffisamment mise en évidence et des voix se sont élevées pour que les compensations en faveur de la région en général et de la population lésée en particulier soient proportionnelles à cette valeur. Il se conçoit aisément qu'à une époque où les prix des denrées alimentaires atteignent des sommets vertigineux, la perte de cette région agricole fertile est ressentie comme une catastrophe. Néanmoins, certains arguments invoqués à propos de la rive gauche et faisant état de la pénurie alimentaire mondiale et de la dépendance de notre pays en matière d'approvisionnement en denrées alimentaires, doivent être présentés sous un jour objectif. En effet, en 1970, à savoir au début du développement de la rive gauche, la superficie agricole de la région, qui selon le projet de plan de secteur devait changer d'affectation, couvrirait 0,36 % de la superficie totale des terres agricoles belges. Quant aux terres agricoles belges destinées à la culture des céréales, 0,52 % de ces terres sont situées dans la zone en question. Il est évident que ces éléments quantitatifs ne visent pas à mettre en doute la valeur considérable de la région agricole concernée, comme le prouvent tant le taux de productivité élevé à l'hectare que la superficie moyenne élevée des entreprises.

Les problèmes actuels des agriculteurs menacés d'expropriation sont également d'ordre social et financier. Il convient que les indemnités se situent à un niveau convenable, c'est-à-dire au niveau dont il a été question lors des premières négociations relatives aux expropriations et qui, par la

en dat naderhand stelselmatig verlaagd werd. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat die verlagingen heel wat ongenoegen veroorzaken. Anderzijds scheppen het volkomen gebrek aan timing en fasering van de onteigeningen en het ontbreken van een werkelijke sociale begeleiding, welke niet alleen gericht is op de informatie van de betrokkenen, maar hen ook reële hervestigings- of reclasseringskansen aanbiedt, een klimaat van algehele onzekerheid.

De Intercommunale is van oordeel dat van overheidswege hier krachtdadig dient te worden opgetreden en dat de nodige middelen daartoe onverwijld dienen te worden ingezet.

— De herhuisvesting van de bevolking

Speciale aandacht moet worden besteed aan de onteigening- en herhuisvestigingsproblematiek van de L.O.-bevolking. Enerzijds heeft een sterke veroudering van de bevolking een grote immobiliteit ervan tot gevolg. Verder wordt een hervestiging financieel bezwaard door de lage onteigeningswaarde en de lage huurprijzen van de meeste woningen en het lage gemiddelde inkomen van de bevolking. Daarnaast zijn er de sociale implicaties tengevolge van het uiteenraffelen van een sterk aaneengesloten poldergemeenschap, waarin Doel een gestructureerd geheel vormt.

Deze uitzonderlijke omstandigheden moeten er dan ook toe leiden dat de bevoegde instanties zich voorafgaand verbinden tot het scheppen van de nodige modaliteiten om de onteigening en de hervestiging van de bevolking in optimale financiële en sociale omstandigheden te laten verlopen. Dit was ten andere de uitdrukkelijke voorwaarde die verbonden was aan de stellingname van de Intercommunale dat Doel bij een verdergaande industrialisatie om sociale redenen beter zou verdwijnen, dan het verder laten doodbloeden van dat dorp.

In verband met de hervestigingsproblematiek dient te worden herinnerd aan de besprekingen welke met de verantwoordelijken van diverse ministeriële departementen gevoerd werden om onder meer te Melsele-Gaverland een herhuisvestigingsproject met de bestaande maximale tegemoetkomingen tot stand te brengen. Ook wordt van de overheid een bijzondere inspanning gevraagd om de financieel nadelige gevolgen van de hervestiging te compenseren.

c) Afwerking van de eerste fase en gemotiveerde fasering van het project

Het zou onredelijk en bovendien economisch niet verantwoord zijn in te gaan op eisen die ertoe strekken alle onteigeningen stop te zetten en de werkzaamheden op het stuk van de infrastructuur vroegtijdig te beëindigen.

Wat is immers de situatie? Van het totale gebied van 6 600 ha werd tot op heden ongeveer 4 000 ha bij koninklijk besluit vastgelegd. Hiervan zijn momenteel ca. 2 000 ha onteigend. Deze liggen niet, zoals wordt beweerd vruchteloos op eventuele kandidaat-investeerders te wachten.

Immers :

- ca. 450 ha zijn bezet of in optie genomen door industrieën;
- ca. 700 ha zijn ingenomen door infrastructuurwerken, voornamelijk waterwerken;
- ca. 500 ha worden klaargemaakt of zijn bestemd voor industriële vestigingen;
- ca. 300 ha liggen verspreid in de noordelijke zone waar zij hun huidige landbouwbestemming voorlopig be-

suite, a été systématiquement abaissé. Il n'est donc pas étonnant que ces réductions continuent à susciter pas mal de mécontentement. Par ailleurs, l'absence du moindre calendrier en matière d'expropriations, ainsi que le manque d'un réel encadrement social qui soit non seulement orienté vers l'information des intéressés, mais leur offre également des chances réelles de « réinstallation » et de reclassement, ont créé un climat d'insécurité totale.

L'Intercommunale est d'avis que cette situation postule une intervention énergique de la part des autorités et la mise en œuvre immédiate des moyens appropriés.

— Le relogement de la population

Il y a lieu de prêter une attention particulière aux problèmes des expropriations et du relogement de la population de la rive gauche. D'une part, un fort vieillissement de la population entraîne son immobilisme. D'autre part, le relogement est lourdement hypothéqué par la faible valeur des biens expropriés, les loyers modiques de la plupart des habitations et le revenu moyen modeste de la population. A cela il convient d'ajouter les implications sociales liées à la désagrégation d'une communauté poldérienne fortement soudée, au sein de laquelle Doel constitue une ensemble structuré.

Ces circonstances exceptionnelles postulent, dès lors, que les autorités compétentes s'engagent au préalable à prévoir les modalités requises pour assurer à l'expropriation et au relogement de la population un déroulement optimal sur le plan social et financier. Telle était d'ailleurs la condition expresse liée à la prise de position de l'Intercommunale, selon laquelle il serait préférable que Doel disparaisse en cas d'industrialisation plus poussée. Pour des motifs sociaux, cette solution se justifie d'ailleurs que la poursuite de l'hémorragie qui affecte ce village.

En ce qui concerne les problèmes de relogement, il y a lieu de rappeler les pourparlers menés avec les responsables de divers départements ministériels en vue de mettre en œuvre, notamment à Melsele-Gaverland, un projet de relogement assorti des interventions maximales existantes. Un effort particulier est également demandé aux pouvoirs publics en vue de compenser les suites financières défavorables du relogement.

c) Achèvement de la première phase et échelonnement motivé au projet

Il serait déraisonnable et, en outre, injustifié du point de vue économique d'accéder aux exigences qui visent à arrêter toutes les expropriations et à mettre fin prématurément aux travaux d'infrastructure.

Quelle est, en effet, la situation? Sur une superficie totale de 6 600 ha, quelque 4 000 ha ont jusqu'ici reçu une destination par arrêté royal. Sur ces 4 000 ha, 2 000 sont actuellement expropriés. Ils n'attendent pas en vain les éventuels candidats investisseurs, comme on l'affirme.

En effet :

- 450 ha environ sont occupés ou pris en option par des industries;
- 700 ha environ sont absorbés par des travaux d'infrastructure, principalement hydrauliques;
- 500 ha environ sont en cours d'aménagement ou sont destinés à des implantations industrielles;
- 300 ha environ sont disséminés dans la zone nord, où ils conservent provisoirement leur caractère agricole actuel,

waren, ondanks het feit dat zij tengevolge van vervroegde of integrale onteigening op verzoek van de betrokkenen reeds door de Staat verworven zijn.

Vermeld dient hierbij te worden dat, naast de investering van miljarden door de privé-sector en de uitgaven voor grondinnamen, die ruim 2 miljard belopen, thans reeds verbintenissen aangegaan zijn voor de uitvoering van infrastructuur- en uitrustingswerken ten bedrage van 7 à 8 miljard. Tot op heden werden reeds voor meer dan 5 miljard werken uitgevoerd. De Intercommunale stelt zich in verband hiermee op het ondubbelzinnige standpunt dat de reeds aangesneden gebieden en de erin verwezenlijkte investeringen op korte termijn rendabel moeten gemaakt worden. Dit veronderstelt de versnelde afwerking van een eerste fase van de infrastructuur en het bouwrijp maken van de aangrenzende terreinen.

Voor het noordelijk gebied dient de verdere ontwikkeling na een grondig onderzoek omtrent de behoeften in het kader van een gemotiveerde fasering nader te worden vastgelegd. Hierbij dienen o.m. de volgende elementen te worden onderzocht :

1) de behoefte om op een verantwoorde wijze en tijdstip de nodige terreinen te kunnen innemen voor noodzakelijk geachte investeringsprojecten van industriële aard;

2) de complexiteit van de infrastructurele uitbouw in het gebied waardoor wegens technische, nationale en internationale imperatieven de terreinname en -behoefte los kan staan van deze bedoeld sub 1);

3) de invloed van de maatregelen die moeten genomen worden omtrent de bestemming en fasering op het definitief lot van de bestaande bedrijven in de betrokken zone en de daarmee verband houdende wensen van de bevolking.

Tot op het ogenblik dat de inname noodzakelijk blijkt, dienen in dat gebied bijzondere planologische voorschriften te worden uitgevaardigd, die aan de landbouwbedrijven die zich daar bevinden, de nodige garanties verstrekken voor een verdere optimale exploitatie van hun areaal.

d) Waarborgen in verband met de kerncentrales

In het Waasland is er voorzeker zeer veel belangstelling voor het energievraagstuk, waarmee ons land en de gehele wereld sedert de oliecrisis geconfronteerd wordt. Nochtans dient toegegeven te worden dat de noodzaak van de kern-energie sterk betwist wordt. Derhalve moet elke investering in die sector afhankelijk gesteld worden van het verschaffen van de vereiste waarborgen inzake veiligheid en milieu-hygiëne. Daarenboven dienen duidelijk al de te verwachten gevolgen op een rij te worden gezet. Deze gevolgen dienen gezien te worden in het licht van de huidige concentratie van woonkernen in een ruime straal rondom de centrales, alsook van de eventueel verminderde of totaal geëlimineerde kansen op industriële ontwikkeling van het onmiddellijk bij de centrales aansluitende deel van het L. O.-gebied. De Intercommunale sluit zich in dat verband dan ook aan bij hen, die van oordeel zijn dat terdege rekening moet gehouden worden met al de lasten die hoe dan ook op de streek zullen worden gelegd.

e) Beveiliging van het leefmilieu

In de eerste plaats dient selectief te worden opgetreden t.a.v. de kandidaat-investeerders, en dient bij elke aanvraag

malgré le fait qu'ils sont déjà acquis à l'Etat à la suite d'expropriations anticipées ou intégrales à la demande des intéressés eux-mêmes.

A cet égard, il y a lieu de signaler qu'outre l'investissement de nombreux milliards par le secteur privé et les dépenses consenties pour les emprises, qui se montent à plus de 2 milliards, des engagements ont d'ores et déjà été contractés en vue de l'exécution des travaux d'infrastructure et d'équipement, pour un montant de 7 à 8 milliards. Jusqu'ici, des travaux représentant plus de 5 milliards ont déjà été effectués. A cet égard, l'intercommunale part du point de vue non équivoque selon lequel les zones déjà entamées et les investissements qui y sont réalisés doivent être rentabilisés à court terme. Cela suppose le parachèvement accéléré d'une première phase de l'infrastructure et l'aménagement des terrains environnants en vue de la construction.

En ce qui concerne la zone nord, le développement ultérieur doit être précisé après une étude approfondie des besoins dans le cadre d'un échelonnement motivé. A cet égard, doivent notamment être examinés les éléments ci-après :

1) la nécessité de pouvoir effectuer de manière justifiée et en temps opportun les emprises requises pour des projets d'investissement de nature industrielle jugés indispensables;

2) la complexité des travaux d'infrastructure dans la zone, qui peut faire diverger les emprises et les besoins de terrains en raison d'impératifs techniques, nationaux et internationaux;

3) l'incidence des mesures à prendre en ce qui concerne la destination et le calendrier sur le sort définitif des entreprises existantes de la zone intéressée, ainsi que les vœux de la population à ce sujet.

Jusqu'au moment auquel la prise de possession s'avère nécessaire, il convient d'édicter dans cette région des instructions spéciales de planification, appelées à fournir aux exploitations agricoles qui y sont installées les garanties nécessaires en vue de la continuation d'une exploitation optimale de leurs superficies agricoles.

d) Garanties au sujet des centrales nucléaires

Au Pays de Waas, on attache assurément beaucoup d'importance au problème de l'énergie, problème auquel notre pays et le monde entier sont confrontés depuis la crise du pétrole. Il faut cependant admettre que la nécessité de l'énergie nucléaire est fortement contestée. Dès lors, tout investissement dans ce secteur doit être subordonné aux garanties nécessaires en matière de sécurité et d'hygiène de l'environnement. Il convient, en outre, de comparer en toute clarté toutes les conséquences prévisibles. Ces conséquences doivent être étudiées dans l'optique de la concentration actuelle de centres d'habitat dans un large rayon autour des centrales, ainsi que des possibilités, éventuellement diminuées ou totalement éliminées, dans le domaine du développement industriel de la partie de la R. G. attenante aux centrales. A cet égard, l'intercommunale partage également l'avis de ceux qui estiment qu'il convient de tenir suffisamment compte de toutes les charges qui, de quelque manière que ce soit, seront imposées à la région.

e) La protection de l'environnement

En premier lieu, il convient de faire preuve de sélectivité vis-à-vis des candidats-investisseurs et d'examiner, pour cha-

het mogelijk additief effect op de milieubelasting te worden nagegaan, zowel voor de woonomgeving als voor het werkmilieu. In dit verband is het wenselijk dat het automatisch luchtverontreinigingsmeetnet zo spoedig mogelijk operationeel wordt en dat de meetresultaten ervan meegeleefd worden.

Daarnaast is er een algemene consensus over de planologische noodzaak van een bufferzone. Ze is ten andere in het gewestplan opgenomen, en kan, volgens de planologische bepalingen van dat gewestplan, haar huidige bestemming van landbouwgebied bewaren. De onzekerheid omtrent de aard van deze zone spruit enkel voort uit de Nederlandse eis tot ophoging en beplanting ervan. Het nuttig effect van deze werken voor de leefmilieubeveiliging van de directe omgeving wordt betwist.

3. Beheer

Uit het voorgaand overzicht van de standpunten blijkt duidelijk de positieve ingesteldheid van de Intercommunale van het Land van Waas t.o.v. de linkeroeverontwikkeling.

Bij herhaling werd in het verleden echter gewaarschuwd voor de onplanmatigheid op het ongecoördineerd verloop van de gehele operatie. Vooral werd gewezen op het gebrek aan kredieten waardoor op het stuk van de onteigeningen en de vordering van de werken geen vaste timing kon vastgesteld worden.

Zelden werd in het verleden met deze opmerkingen rekening gehouden. Nooit werd er aan gedacht de inspraak van de streek te institutionaliseren.

Thans heeft men dan ook te maken met de uiting van een ongenoegen dat onbewust stoelt op het feit dat de bevolking niet betrokken werd bij de conceptie en de uitvoering van het beleid in het gebied. Wenst men in de toekomst een positieve ingesteldheid van de bevolking, dan zal men er op het nationale beleidsniveau goed aan doen de streek institutioneel de plaats te geven die haar toekomt in het beheer van de linkerscheldeover.

a) Huidige beheersstructuur

Het loont de moeite even na te gaan, welke de situatie in het betrokken gebied is op het vlak van het beheer en de bevoegdheden.

De onteigeningen worden uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Openbare Werken — Bestuur der Waterwegen (DOLSO), — zodat de Staat dus eigenaar is van de gronden.

De infrastructuur — wegen en waterwegen — wordt door diezelfde dienst ontworpen en in uitvoering gebracht. Deze dienst zal echter de aldus uitgebouwde havenaccommodatie niet zelf beheren, wat overigens niet tot zijn normale bevoegdheid behoort.

De aanvragen i.v.m. industriële en andere vestigingen worden hoofdzakelijk behandeld door het Staatssecretariaat voor Streekeconomie, waar, na het inwinnen van diverse adviezen, (economische, sociale, milieuhygiënische) een werkgroep ad hoc de onderhandelingen voert nopens de voorwaarden waaronder gronden ter beschikking zullen worden gesteld. De desbetreffende akten worden, mits instemming van soms drie ministers, verleden door bemiddeling van het aankoopcomité (Ministerie van Financiën).

Aanvragen om bouw- en exploitatievergunningen volgen los van elkaar de normale wettelijke procedure.

que demande, les conséquences supplémentaires éventuelles pour l'environnement, tant en ce qui concerne l'habitat que le milieu de travail. Il est souhaitable, à cet égard, que le réseau automatique de stations de mesurage de la pollution atmosphérique devienne opérationnel le plus tôt possible et que les résultats de ces mesurages soient communiqués.

Il existe, par ailleurs, un *consensus* général sur la nécessité d'une zone tampon. Cette zone est d'ailleurs reprise dans le plan de secteur et peut, selon les dispositions planimétriques de ce plan de secteur, conserver sa destination actuelle de zone agricole. L'incertitude au sujet du caractère de cette zone résulte uniquement de l'exigence néerlandaise d'exhaussement et de plantation de celle-ci. Les effets utiles de ces travaux sur la protection de l'environnement dans l'entourage immédiat sont contestés.

3. Gestion

Le résumé des positions figurant ci-dessus fait apparaître clairement l'attitude positive de l'Intercommunale du pays de Waas vis-à-vis du développement de la rive gauche de l'Escaut.

Par le passé des avertissements répétés ont été adressés contre l'absence de planification et de coordination qui affecte toute l'opération. On a surtout souligné le manque de crédits qui empêche toute fixation d'un calendrier pour les expropriations et la poursuite des travaux.

Il a rarement été tenu compte de ces observations. A aucun moment, il n'a été envisagé d'institutionnaliser la participation de la région.

Dès lors, on se trouve devant l'expression d'un mécontentement qui, inconsciemment, est fondé sur le fait que la population n'a pas été associée à la conception et à la réalisation de la politique dans cette région. Si une attitude positive de la population est souhaitable à l'avenir à l'égard de ce développement, on aurait tout intérêt à donner à la région, au niveau de la politique nationale, la place institutionnelle qui lui revient dans la gestion de la rive gauche de l'Escaut.

a) Structures actuelles de gestion

Il est intéressant d'analyser quelque peu la situation, du point de vue de la gestion et des compétences dans la région en cause.

Les expropriations sont exécutées sur l'ordre du Ministère des Travaux publics — Administration des Voies hydrauliques (DOLSO) — de sorte que c'est donc l'Etat qui est propriétaire des terrains.

C'est ce même service qui a conçu et réalisé l'infrastructure, notamment les routes et les voies hydrauliques. Toutefois, ce service n'assurera pas lui-même la gestion des aménagements portuaires ainsi créés, toute gestion de cet ordre sortant du cadre de sa compétence normale.

Les demandes d'implantations, industrielles et autres, sont principalement examinées par le Secrétariat d'Etat à l'Economie régionale, où un groupe de travail *ad hoc*, après avoir recueilli divers avis dans les domaines économique et social et dans celui de l'environnement négocie les conditions dans lesquelles les terrains seront mis à disposition. Les actes y relatifs seront passés moyennant parfois l'accord de trois Ministres, à l'intervention du Comité d'Acquisition (Ministère des Finances).

Les demandes de permis de bâtir et d'exploitation suivent, séparément, la procédure normale légalement prévue.

De verstoring der normale afwatering in het gebied wordt opgevangen door de uitvoering van belangrijke werken. Deze vallen ten laste van het Ministerie van Landbouw en van het Ministerie van Openbare Werken.

De N.M.B.S. bouwt de spoorweginfrastructuur uit. Daarbij ontbreekt niet zelden de coördinatie met de overige infrastructuurwerken.

Het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren wordt vastgesteld door de Dienst Algemeen Beleid van het Ministerie van Openbare Werken, die onder toezicht staat van de Staatssecretaris voor Streekeconomie en Ruimtelijke Ordening.

Deze dienst gaat hierbij vrij zelfstandig te werk zodat de band tussen de door deze dienst gedane keuzen en de werkelijkheid veelal ontbreekt.

De Minister van Verkeerswezen, die het havenbeleid onder zijn bevoegdheid heeft, werkt een beheersformule voor het haven- en industriegebied uit.

b) *Probleemstelling*

De hoger geschetste verwarde situatie is allicht gedeeltelijk te verklaren door het feit dat het gaat om een haven- en industriegebied, waarvan de uitbouw nog maar pas begonnen is, en doordat over de uiteindelijke vorm van beheer van dit gebied nog steeds een verschil van mening bestaat tussen de betrokken partijen.

Er is echter een dringende behoefte aan een gecoördineerd beleid en een coherente beheersvorm. Immers, nu een gedeelte van het industrieterrein naar zijn definitieve vorm toegroeit, en een eerste fase van infrastructuurwerken haar voltooiing nadert, is de tijd aangebroken om eindelijk orde op zaken te stellen. De Intercommunale heeft dan ook haar steun verleend aan de pogingen van de Minister van Verkeerswezen om te komen tot een globale regeling van het beheer.

Fundamenteel rijzen, wegens de aard van het gebied, twee vragen :

- welke instantie wordt belast met het beheer van de gronden en het gehele linkeroevergebied ?
- in verband met de gewenste eenheid van het havenbeheer tussen de gebieden zowel op de rechter- als op de linkeroever stelt zich de vraag welke instantie belast zal worden met het beheer van de reeds gerealiseerde en nog te ontwerpen havenaccommodatie en -infrastructuur ?

c) *Basisprincipes voor de beheersstructuur*

Hiervoor wordt verwezen naar het wetsontwerp, waartoe tusschen de voorafgaande besprekingen, tussen de Antwerpse en de Waalse delegaties een verregaande eensgezindheid bestond.

Deze basisprincipes zijn :

1) de gemeentelijke autonomie in het betrokken gebied wordt gerespecteerd en er komt geen aanhechting van grondgebied.

De vruchten van de ontwikkeling van dit gebied dienen in de eerste plaats de betrokken gemeenten in het Waasland ten goede te komen;

2) er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de haven- en de industrie functie op de linkeroever, waarbij echter tevens erkend wordt dat er een reële wisselwerking tussen beide bestaat;

3) het havenbeheer op de linker- en rechterscheldeoever dient één te zijn.

Il est remédié à la perturbation du démergement normal de la région par l'exécution d'importants travaux, pris en charge par le département de l'Agriculture et par celui des Travaux publics.

La S. N. C. B. réalise l'infrastructure ferroviaire. Cette réalisation ne se fait pas toujours en parfaite coordination avec les autres travaux d'infrastructure.

Le plan de secteur Sint-Niklaas-Lokeren est établi par le Service de Politique générale du Ministère des Travaux publics, contrôlé par le Secrétaire d'Etat à l'Economie générale et à l'Aménagement du Territoire.

Ce Service agit à cet égard de manière assez autonome, de sorte que les choix qu'il opère sont souvent coupés de la réalité.

Le Ministre des Communications, qui a dans ses attributions la politique portuaire, élabore une formule de gestion pour la région portuaire et industrielle.

b) *Enoncé du problème*

La situation confuse esquissée ci-dessus s'explique sans doute en partie par le fait qu'il s'agit d'une région à vocation portuaire et industrielle dont le développement vient de commencer et qu'il existe toujours, entre les parties en cause, des divergences d'opinion quant à la forme de gestion définitive.

Une coordination de la politique menée ainsi qu'un mode de gestion cohérent s'imposent toutefois d'urgence. En effet, à présent qu'une partie de la zone industrielle est en passe d'acquiescer sa configuration définitive et que la première phase des travaux d'infrastructure approche de son achèvement, le moment est venu de procéder à la coordination nécessaire. L'Intercommunale a donc appuyé les tentatives du Ministre des Communications en vue d'aboutir à un règlement global de la gestion.

La nature même de la région soulève deux questions fondamentales :

- quelle sera l'instance chargée de la gestion des terrains situés sur l'ensemble du territoire de la rive gauche ?
- en ce qui regarde le souhait de parvenir à une gestion portuaire unique des régions situées tant sur la rive gauche que sur la rive droite, quelle sera l'instance chargée de la gestion des équipements et des infrastructures portuaires d'ores et déjà réalisés ou encore à projeter ?

c) *Principes de base de la structure de gestion*

A cet égard, nous renvoyons au projet de loi, qui a fait l'objet d'un large *consensus* entre les délégations de la ville d'Anvers et du Pays de Waas lors des discussions préliminaires.

Ces principes de base sont les suivants :

1) l'autonomie des communes situées dans la région concernée est respectée et il n'y aura pas d'annexion de territoires. Les fruits du développement de la région doivent profiter en premier lieu aux communes concernées du Pays de Waas;

2) une nette distinction sera établie entre les fonctions portuaire et industrielle de la rive gauche, tout en reconnaissant l'interaction réelle de ces deux fonctions;

3) la gestion portuaire des rives gauche et droite de l'Escaut devra être unique.

d) *Toetsing van het wetsontwerp aan de basisprincipes*

Bij een nadere ontleding van het wetsontwerp vallen dadelijk een aantal punten op, waar de Minister de vooropgestelde basisprincipes consequent doortrekt.

Zo komt er inderdaad geen aanhechting van Wase gebieden en wordt het havenbeheer toevertrouwd aan de stad Antwerpen, terwijl het Waasland zitting krijgt in een adviserende havenraad.

Eveneens wordt, maar dan slechts gedeeltelijk, erkend dat de vruchten van deze ontwikkeling aan het Waasland toekomen: ongeveer twee derden van het eventueel batig exploitatieresultaat van het grond- en industrialisatiebeleid dienen aan instanties van de linkeroever van de Schelde te worden toegekend.

Terwijl het ontwerp echter aan de streek een nergens te verantwoorden voogding door de Staat en zelfs door aan de streek vreemde gemeentelijke en provinciale instanties oplegt, worden de vooraf gestelde basisprincipes niet meer consequent doorgetrokken.

Inzake het grond- en industrialisatiebeleid voorziet het ontwerp inderdaad in de oprichting van een (nieuwe) maatschappij die dit beheer zou dienen waar te nemen. Daarin zouden heel wat instanties vertegenwoordigd zijn zodat — en dat is zonder voorgaande — de streek in de beheersorganen van deze maatschappij in de minderheid zou komen te zitten, en dit terwijl het hier om een zuiver streekgebonden aangelegenheid gaat.

Wat de adviserende havenraad betreft, staat het adviesrecht van het Waasland in deze raad in schril contrast met de geïnstitutionaliseerde medezeggenschap van aan het Waasland vreemde partners in het grond- en industrialisatiebeheer, wat tot een discriminerende minorisatie van het Waasland leidt.

Daarnaast schept het ontwerp inzake politie, brandweer, ruimtelijke ordening, stedenbouw en milieuzorg niet alleen tal van — in zich reeds — onwenselijke uitzonderingssituaties en discriminaties, maar wordt bovendien vrijwel geheel het beginsel van de gemeentelijke autonomie miskend.

e) *Aan de basisprincipes aangepaste beheersformule*

Indien de in c) vooropgestelde principes worden doorgetrokken komt men tot een beheersformule die er als volgt uitziet:

1) er is geen grondwettelijk bezwaar dat, om de gewenste eenheid van de havenexploitatievoorwaarden op beide oevers te realiseren, het havenbeheer of althans de havenexploitatie op de linkeroever aan Antwerpen zou worden toevertrouwd. De stad Antwerpen beschikt trouwens terzake over de nodige diensten en ervaring;

2) het grond- en industrialisatiebeheer is een typische streekaangelegenheid, en nergens in ons land wordt het beheer van industrieterreinen toevertrouwd aan andere dan lokale of gewestelijke instanties. De Intercommunale van het Land van Waas is, als overkoepelend streekorgaan, de aangewezen instantie om dat beheer op zich te nemen. Zij is trouwens specifiek daartoe opgericht en beschikt daartoe over de nodige financiële middelen;

3) omwille van de onderlinge betrokkenheid van beide deelaspecten van het beheer, dient één gemeenschappelijke, paritair samengestelde Adviesraad voor Haven- en Grondbeleid opgericht te worden. Door de aanwezigheid in deze raad van het Rijk en andere niet-gemeentelijke overheden kunnen tevens de ruimere, door nationale en gewestelijke

d) *Comparaison du projet de loi avec les principes de base*

Une analyse plus détaillée du projet de loi dégage d'emblée un certain nombre de points sur lesquels le Ministère applique de manière conséquente les principes de base retenus.

Ainsi, il n'y aura pas d'annexion de portions du territoire du Pays de Waas et la gestion portuaire sera confiée à la ville d'Anvers, tandis le Pays de Waas pourra siéger au sein d'un conseil consultatif portuaire.

Il est également admis, fût-ce en partie, que les fruits de ce développement devront profiter au Pays de Waas: les deux tiers environ de l'éventuel solde actif de la politique foncière et industrielle devront obligatoirement être attribués à des instances de la rive gauche de l'Escaut.

Néanmoins, ces principes de base ne sont plus appliqués de manière conséquente dès lors que le projet impose à la région une tutelle injustifiable de l'Etat, voire même d'instances communales et provinciales totalement étrangères à la région.

En effet, en matière de politique foncière et industrielle le projet prévoit la création d'une (nouvelle) société, à laquelle cette gestion incomberait. De nombreuses instances y seraient représentées, de sorte que — et ceci est sans précédent — la région viendrait à se trouver en minorité dans les organes de gestion de cette société, et cela alors qu'il s'agit en l'occurrence d'une matière purement régionale.

En ce qui concerne le Conseil portuaire consultatif, le droit d'avis du Pays de Waas au sein de ce Conseil contraste fortement avec la participation institutionnalisée de partenaires étrangers au Pays de Waas dans la gestion foncière et industrielle, ce qui conduit à une minorisation discriminatoire du Pays de Waas.

Par ailleurs le projet crée, en matière de police, de lutte contre l'incendie, d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de protection de l'environnement, non seulement de nombreuses situations exceptionnelles et discriminatoires qui, en soi déjà, ne sont pas souhaitables, mais il méconnaît en outre presque entièrement le principe de l'autonomie communale.

e) *Formule de gestion adaptée aux principes de base*

Si les principes définis en c) sont appliqués de manière conséquente, on aboutit à une formule de gestion qui se présente comme suit:

1) il n'y a pas d'objection constitutionnelle à ce que la gestion portuaire — ou du moins l'exploitation du port sur la rive gauche — soit confiée à Anvers afin de réaliser l'unité souhaitée des conditions d'exploitation portuaire sur les deux rives. La ville d'Anvers dispose d'ailleurs, à cet égard, des services et de l'expérience requis;

2) la gestion foncière et industrielle constitue une matière typiquement régionale et nulle part dans notre pays la gestion de terrains industriels n'est confiée à des autorités autres que locales ou régionales. L'Intercommunale du Pays de Waas représente, en sa qualité d'organe régional de coordination, l'instance indiquée pour assumer cette gestion. Elle a d'ailleurs été créée spécifiquement à cette fin et dispose à cet effet des moyens financiers requis;

3) en raison de l'imbrication des deux aspects partiels de la gestion, un seul conseil consultatif de la politique portuaire et foncière, commun et composé paritairement, doit être créé. La présence de l'Etat et d'autres autorités non communales au sein de ce Conseil permettra également de concrétiser les impératifs d'intérêt économique général

instanties geformuleerde imperatieven van algemeen economisch belang, die op de linkeroever betrekking hebben, geconcretiseerd worden. Voor bepaalde materies zou het advies van deze raad, verplicht moeten zijn.

4) in het linkeroevergebied werd een grote gemeente Beveren tot stand gebracht. Deze dient, zoals andere gemeenten en zoals de provinciale instanties, onverkort de taken te vervullen en de bevoegdheden uit te oefenen die haar wettelijk zijn toevertrouwd inzake politie, veiligheid, ruimtelijke ordening, hinderlijke inrichtingen en milieuhygiëne. De in de desbetreffende wetten ingebouwde bepalingen bieden voldoende garanties voor de vrijwaring van het algemeen belang (voogdij, beroep...).

Aldus krijgt een evenwichtig opgebouwde zeer eenvoudige en klare beheersstructuur gestalte die de oprichting van nieuwe instellingen — met uitzondering van de niet-onbelangrijke adviesraad — totaal overbodig maakt.

HOOFDSTUK II

Gemeenschappelijk standpunt van de provincie en de stad Antwerpen (1)

De Bestendige Deputatie en het stadsbestuur van Antwerpen zijn de mening toegedaan dat de samenvoeging bij de Stad Antwerpen van de gronden, nodig voor de havenuitbreiding en het havenbeheer op de linkeroever van de Schelde, aangewezen is ten einde de plaatselijke, provinciale en nationale belangen te vrijwaren.

Een andere regeling zal moeilijkheden opleveren zowel op het juridische als op het praktische vlak en daarbij de rationele werking van de haven van Antwerpen in gevaar brengen.

* * *

Reeds vanaf 1964 hebben de stad en de provincie Antwerpen ernstig aandacht besteed aan het zoeken naar oplossingen voor de moeilijkheden die zich zouden kunnen stellen bij het uitbreiden van de Antwerpse haven op de linkerscheldeoever.

Als gevolg daarvan nam het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen op 21 oktober 1966 een principiële beslissing, die, samengevat, de volgende stellingen vooropzet :

- 1) de noodzakelijkheid van de eenheid van de havenexploitatie als vanzelfsprekend gevolg van het feit dat de havenuitbreiding op de linkeroever in alle opzichten beschouwd moet worden als de natuurlijke expansie van de bestaande haven op de rechteroever;
- 2) de noodzakelijkheid om zowel op de rechter- als op de linkeroever het beheer en de exploitatie van de haven toe te vertrouwen aan de stad Antwerpen;
- 3) de noodzakelijkheid de stad Antwerpen de beschikking en tevens de bestuursmacht te verlenen over de door de havenuitbreiding ingenomen gebieden;
- 4) de noodzakelijkheid zo ruim mogelijk rekening te houden met de in deze gebieden andere aanwezige belangen, onder meer door de oprichting van een organisme, waarin deze belangen zouden vertegenwoordigd zijn en dat, eventueel in de vorm van een intercommunale met

(1) Samenstelling van de delegaties die op 7 december 1977 werden ontvangen :

Voor de provincie Antwerpen: de heren A. Kinsbergen, provinciegouverneur, Cassiers, Thys, bestendige afgevaardigden, J. Coveliers, wn. provinciaal griffier.

Voor de stad Antwerpen: Mevrouw Groesser-Schroyens, burgemeester, de heren L. Delwaide, schepenen van de haven, J. Posson, schepenen van Openbare Werken, F. Suykens, adjunct-directeur-generaal bij het havenbedrijf.

qui, plus vastes et formulés par les instances nationales et régionales, s'appliquent à la rive gauche. Pour certaines matières l'avis de ce conseil devrait être obligatoire;

4) une grande commune, en l'occurrence Beveren, a été constituée sur le territoire de la rive gauche. Tout comme aux autres communes et aux autorités provinciales, il lui incombe à part entière d'accomplir les tâches et d'exercer les compétences que la loi lui confère en matière de police, de sécurité, d'aménagement du territoire, d'établissements incommodes et d'hygiène de l'environnement. Les dispositions des lois afférentes offrent suffisamment de garanties en ce qui concerne la sauvegarde de l'intérêt général (tutelle, recours, etc.).

De cette manière se constituera une structure de gestion équilibrée, très simple et très claire, qui rendra superflue la création de nouvelles institutions, à l'exception du conseil consultatif, non négligeable.

CHAPITRE II

Point de vue commun de la province et de la ville d'Anvers (1)

La Députation permanente et l'administration de la ville d'Anvers estiment que le rattachement à cette dernière des terrains nécessaires à l'extension et à l'exploitation portuaires de la rive gauche de l'Escaut est le moyen indiqué afin de préserver les intérêts tant locaux que provinciaux et nationaux.

Toute autre solution ne peut qu'entraîner des difficultés tant sur le plan juridique que sur le plan pratique et mettre en danger une exploitation rationnelle du port d'Anvers.

* * *

Dès 1964, la ville et la province d'Anvers se sont consacrées avec une attention soutenue à la recherche des solutions à apporter aux difficultés inhérentes à une extension du port d'Anvers sur le territoire de la rive gauche de l'Escaut.

Sur la base de cette étude, le collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers a arrêté sa décision de principe en date du 21 octobre 1976. Cette décision pose, en résumé, les principes suivants :

- 1) nécessité d'une unité de gestion, conséquence logique du fait que l'extension portuaire sur la rive gauche de l'Escaut est à considérer à tout point de vue comme l'extension naturelle du port existant sur la rive droite;
- 2) nécessité de confier à la ville d'Anvers la gestion et l'exploitation des installations portuaires, tant de la rive droite que de la rive gauche;
- 3) nécessité de confier à la ville d'Anvers la disposition et l'administration des territoires occupés par l'extension des installations portuaires;
- 4) nécessité de tenir compte autant que possible d'autres intérêts présents dans la région, notamment par la création d'un organe où seraient représentés ces intérêts et qui, sous la forme éventuelle d'une intercommunale ayant pour membres les communes concernées des rives gauche et droite, de

(1) Composition des délégations, entendues le 7 décembre 1977 :

Pour la province d'Anvers: MM. A. Kinsbergen, Gouverneur de la province, Cassiers, Thys, députés permanents, J. Coveliers, greffier provincial f.f.

Pour la ville d'Anvers: Mme Groesser-Schroyens, Bourgmestre, MM. L. Delwaide, Echevin du port, J. Posson, Echevin des Travaux publics, F. Suykens, Directeur général-adjoint du port.

deelneming van de gemeenten van linker- en rechterscheldeover, Staat en provinciebesturen, zeer ruime bevoegdheden zou bezitten en zou kunnen optreden als een ontwikkelingsmaatschappij, belast met de studie en de uitvoering van alle ontwikkelingsprojecten, die rechtstreeks of onrechtstreeks ingevolge de havenactiviteiten en de havenuitbreiding worden wenselijk geacht, zowel op het economische, culturele, sociale, technische infrastructurele als residentiële vlak;

5) de wenselijkheid dat de oprichting van een intercommunale of welk ander gemeenschappelijk bestuursorgaan ook, niet tot gevolg zou hebben dat de administratieve voogdijprocedure nog verzwakt wordt, daar waar integendeel deze procedure liefst zou versoepeld worden.

De stad en de provincie menen dat dit meteen betekent dat de centralisatietendenzen moeten worden uitgesloten en dat geen sprake kan zijn van enige vorm, die tot verzwaring van de thans bestaande voogdij zou leiden.

Dit in 1966 ingenomen standpunt werd door het College einde 1974 opnieuw onderzocht in het licht van de evolutie van de havenproblematiek tussen 1966 en 1974 en van de eerste bevindingen van de zo geheten werkgroep Chabert, die op 16 december 1974 in plenaire vergadering was samengekomen.

In een beslissing van 20 december 1974 constateerde het College dat de in 1966 ingenomen standpunten nog steeds door de stad Antwerpen konden bevestigd worden, maar dat alleszins een nieuwe precisering van haar stellingen wenselijk leek, te weten :

1) Ook uit de sinds 1966 door de stad verrichte studies blijkt telkens weer opnieuw dat het behoud van het gemeentelijk havenbeheer, met een uitbreiding van het grondgebied van de stad Antwerpen over die gebieden die voor de havenexpansie onontbeerlijk zijn, nog steeds de voorkeur verdient, omdat alleen op die wijze de eenheid van havenbeheer gerealiseerd kan worden met een minimum van overgangsstoornissen.

De stad wijst er, ten overvloede, maar met nadruk, op dat elke regeling, die zou doorgevoerd worden zonder dat de bedoelde gebieden, waarover de havenuitbreiding zich uitstrekt, bij de stad Antwerpen worden gevoegd, zeer zware problemen zal stellen voor de uitoefening van een groot aantal bevoegdheden, zo gemeentelijke, provinciale als andere, die met het havenbeheer te maken hebben, als daar o.m. zijn :

- de verordenende bevoegdheid (o.m. inzake havenverordeningen);
- de politiemacht, zo reglementerend als beteugelend;
- de bijzondere machten van de havenkapiteins;
- de bevoegdheden van de burgermeester als hoofd van de politie en zijn bijzondere machten en reglementerende bevoegdheden inzake veiligheid (o.m. bij dringende gevaren);
- de gemeentelijke bevoegdheden inzake ruimtelijke ordening;
- het verlenen van bouwvergunningen;
- het verlenen van exploitatievergunningen (gemeente en bestendige deputatie);
- de territoriale bevoegdheid van de rechtbanken;
- de brandweer, zowel inzake de brandsbestrijding zelf als wat betreft de wettelijke adviserende bevoegdheid (bouw- en exploitatievergunningen) en het toezicht op de gevaarlijke bedrijven (Algemeen Reglement op de Arbeidsbescherming);
- de bevoegdheden van de provinciebesturen, zowel algemene (bestuurlijke voogdij) als in afzonderlijke door de wet voorgeschreven gevallen.

même que l'Etat et les administrations provinciales, aurait une très large compétence et pourrait agir en qualité de société de développement chargée de l'étude et de l'exécution de tout projet de développement qui, en relation directe ou indirecte avec les activités portuaires, serait jugé souhaitable, tant en matière économique que socio-culturelle, technique, infrastructurelle ou résidentielle;

5) opportunité de ne pas voir la création d'une intercommunale ou d'un autre organe administratif commun alourdir les procédures de tutelle administrative, celles-ci devant, bien au contraire, être assouplies.

La ville et la province estiment que ces principes signifient l'exclusion de toute tendance centralisatrice et impliquent l'absence de toute nouvelle procédure pouvant alourdir la tutelle existante.

Ce point de vue, adopté en 1966, fut examiné à nouveau par le collège à la fin de 1974 à la lumière de l'évolution portuaire qui s'était manifestée depuis lors et des premières constatations formulées par le groupe de travail Chabert lors de son assemblée plénière du 16 décembre 1974.

Par sa décision datée du 20 décembre 1974, le collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers constatait pouvoir confirmer son point de vue de 1966, tout en observant qu'il lui semblait en tout cas souhaitable d'y apporter les précisions suivantes :

1) Des multiples études entreprises par la ville depuis 1966, il ressort à chaque fois combien la solution consistant dans le maintien de la gestion portuaire communale et l'extension du territoire de la ville d'Anvers aux terrains indispensables à l'expansion portuaire reste à préconiser comme pouvant seule assurer avec un minimum de troubles transitoires l'unité de gestion souhaitée.

Une fois de plus, la ville d'Anvers fait remarquer avec insistance que toute solution qui ne comporterait pas le rattachement à son territoire des terrains nécessaires à l'expansion portuaire finira par poser d'innombrables et inextricables conflits de compétence entre les très nombreuses administrations, tant provinciales que communales et autres, qui auront à s'occuper de la gestion portuaire. Ces compétences comprennent, entre autres :

- le pouvoir de réglementation (notamment en matière de règlements portuaires);
- le pouvoir de police, tant en matière réglementaire que répressive;
- les pouvoirs spéciaux de la capitainerie du port;
- les pouvoirs du bourgmestre en tant que chef de la police, de même que ses pouvoirs spéciaux et réglementaires en matière de sécurité (notamment dans le cas de danger imminent);
- les compétences communales en matière d'aménagement du territoire;
- la délivrance des permis de bâtir;
- l'octroi des permis d'exploitation (commune et députation permanente);
- la compétence territoriale des tribunaux;
- la lutte contre l'incendie, tant en matière consultative (autorisations de bâtir et permis d'exploitation) qu'en matière de contrôle des exploitations dangereuses (Règlement général de la Protection du Travail);
- la compétence des administrations provinciales, tant générale (tutelle administrative) que spéciale dans les cas prévus par la loi.

2) De stad verklaart in elk geval vrede te kunnen nemen met een inlijving die alleen die gebieden omvat, die volstrekt noodzakelijk zijn voor de expansie, de exploitatie en de industrialisatie van de haven, met uitsluiting, zoveel als mogelijk, van dorpskernen en woonwijken.

3) Er wordt nogmaals aan herinnerd dat de Stad Antwerpen zich van het eerste ogenblik af bereid heeft verklaard in zeer ruime mate rekening te houden met de Waase belangen en naar middelen heeft uitgekeken om de nodige inspraak te organiseren.

4) Het feit dat de stad Antwerpen bereid is mee te werken aan de oprichting van een intercommunale vereniging, zoals hoger vermeld, betekent niet dat zij de bestaande Intercommunale Vereniging van het Land van Waas, althans in haar huidige bestaansvorm, beschikt acht om al zodanig te fungeren. Zij geeft er de voorkeur aan te onderhandelen over de oprichting van een nieuwe vereniging die van meet af aan, op basis van een voor alle betrokken partijen duidelijke afspraak en met speciaal op haar doelstellingen afgestemde statuten, kan van wal steken.

Ten slotte sprak het College in zijn besluit van 20 december 1974 tevens de hoop uit dat aan een probleem van nationaal levensbelang een oplossing zou gegeven worden die, zonder de plaatselijke belangen te miskennen, in de eerste plaats aangepast is aan de eisen van het algemeen belang.

De Provincieraad van zijn kant heeft herhaaldelijk gelijklopende standpunten ingenomen waarvan de meest recente die zijn van de buitengewone zitting van juni 1972 en van de gewone zitting van oktober 1974.

Opmerkingen van de provincie en van de stad Antwerpen over het wetsontwerp

1. Memorie van toelichting

De provincie en de stad Antwerpen constateren met voldoening dat de memorie van toelichting de eenheid van het havenbeheer van linker- en rechterscheldeover als een eerste principe poneert. Zij zijn nochtans van oordeel dat het tweede principe, nl. de eerbiediging van de gemeentelijke autonomie in het Waasland, wat insluit dat er geen aanhechting van grondgebied wordt doorgevoerd, in het eigenlijke havengebied, dat door de stad beheerd zal worden, zeer dikwijls aanleiding kan worden tot bevoegdheidsconflicten tussen de havenbeheerder en de lokale overheid; de stad en de provincie wijzen erop dat, indien de vruchten van de havenontwikkeling in de eerste plaats aan de betrokken gemeenten van het Waasland (in hoofdzaak Groot-Beveren) toekomen, uiteindelijk voor de havenbeheerder slechts afgeremde financiële middelen zullen overblijven, hoewel van hem zware investeringen in havenuitrusting en personeel gevegd worden, waartoe de lokale gemeentebesturen niet zullen bij te dragen hebben.

2. Eigenlijk wetsontwerp

Gebiedsomschrijving

a) Aangezien voor de gebiedsomschrijving vooral de bij het ontwerp gevoegde kaart doorslaggevend is, hadden de stad en de provincie een meer gedetailleerde kaart de voorkeur gegeven, het is immers duidelijk dat eventuele betwistingen aan de hand van deze kaart zullen moeten opgelost worden. De thans bijgevoegde kaart lijkt daartoe ongeschikt.

2) la ville d'Anvers déclare toutefois pouvoir se contenter du rattachement des seuls terrains absolument indispensables à l'exploitation portuaire et à l'industrialisation, à l'exclusion, si possible, des centres ruraux et zones résidentielles.

3) la ville d'Anvers rappelle, une fois de plus, qu'elle a consenti dès l'abord à prendre en large considération les intérêts locaux du Pays de Waes et qu'elle a recherché les moyens d'organiser la concertation nécessaire.

4) Le fait, pour la ville d'Anvers, de consentir à collaborer à la création d'une association de communes — comme il est cité ci-avant —, n'implique pas, pour autant, qu'elle estime l'actuelle Association intercommunale du Pays de Waas, du moins sous sa forme actuelle, apte à remplir cette fonction. Par contre, elle accorde une nette préférence à l'érection d'une entité nouvelle qui pourrait se mettre au travail d'emblée, sur base d'un programme clairement arrêté entre les parties intéressées et qui serait dotée de statuts compatibles avec les buts poursuivis.

Enfin, par sa décision du 20 décembre 1974, le Collège échevinal d'Anvers émit aussi le vœu de voir donner à cette question d'un intérêt vital pour la nation, une solution qui, tout en faisant droit aux intérêts locaux, serait avant tout adaptée aux exigences de l'intérêt général.

Le Conseil provincial, pour sa part et ainsi qu'il ressort des annexes à la présente note, a adopté à plusieurs reprises des points de vue identiques dont les plus récents furent exprimés au cours de la séance extraordinaire de juin 1973 et de la séance ordinaire d'octobre 1974.

Observations de la province et de la ville d'Anvers concernant le projet de loi

1. Exposé des motifs

La province et la ville d'Anvers constatent avec satisfaction que l'unité de gestion portuaire des rives gauche et droite de l'Escaut figure comme premier principe posé par l'exposé des motifs. Par contre, elles estiment que le second principe énoncé, à savoir l'autonomie communale dans le Pays de Waas, en excluant tout annexion de territoire à l'intérieur de l'aire portuaire qui sera gérée par la ville, entraînera une série de conflits de compétence entre l'administration portuaire et les pouvoirs locaux. La province et la ville d'Anvers font observer que, dès lors que le bénéfice de l'extension portuaire sera attribué en premier lieu aux communes du Pays de Waas (principalement à la commune de Grand-Beveren), les moyens financiers laissés finalement au gestionnaire portuaire seront réduits, alors que celui-ci devra supporter de lourdes dépenses d'infrastructure et de frais de personnel auxquels ne contribueront pas les pouvoirs communaux locaux.

2. Le projet de loi proprement dit

Délimitation du territoire

a) Comme c'est surtout la carte en annexe à laquelle se réfère le projet de loi pour délimiter la zone portuaire et à la lumière de laquelle les conflits éventuels devront être résolus, la ville et la province auraient souhaité voir annexée une carte plus détaillée. La présente carte est impropre au rôle que lui confère le texte.

b) de stad en de provincie constateren met voldoening dat de indieners rekening hebben gehouden met hun opmerkingen aangaande het feit dat het wenselijk is bij wet de behoefte aan zones voor algemene infrastructuur en groenvoorziening te regelen; zij waarderen bovendien dat de Staat bereid is de groene zones op zijn kosten aan te leggen en te beheren.

c) de stad en de provincie constateren eveneens met voldoening dat ingegaan is op hun wens om de grenzen van de havenzone niet van bij de aanvang als onveranderlijk vast te leggen, enige soepelheid mogelijk is omdat aan de Koning de bevoegdheid wordt gegeven de grenzen te bepalen. Daardoor wordt het mogelijk de grenzen van de eigenlijke havenzone te herzien op grond van de praktische ervaring die men zal opdoen.

Maatschappij voor grond- en industrialisatiebeleid op de linkerscheldeoever

a) de stad en de provincie Antwerpen merken op dat deze maatschappij wordt ingesteld als een « verplichte intercommunale » en betreuen daarbij dat bij het ontwerp geen voorstel van statuten gevoegd wordt, of dat toch belangrijke statutaire gegevens zoals duurtijd en omvang van het kapitaal niet konden opgenomen worden. De stichters-aandeelhouders, die door het wetsontwerp verplicht worden aan de oprichting deel te nemen, staan daardoor voor belangrijke onbekenden.

De stad en de provincie zijn dan ook van mening dat de verbintenissen, die aan de aandeelhouders zullen opgelegd worden, duidelijk bekend dienen te zijn op het ogenblik dat de wet goedgekeurd wordt.

b) Bij artikel 7 wijzen de stad en de provincie erop dat zij zich nooit hebben neergelegd bij de ongunstige verdeling van de aandelen in de nieuwe maatschappij. Zij merken daarbij op dat de onderlinge verdeling van de aandelen tussen Beveren en de Intercommunale Vereniging van het Land van Waas, samen 30 %, niet in het ontwerp werd opgenomen. De stad en de provincie blijven bij deze betreuen dat het niet mogelijk is gebleken de maatschappij uitsluitend tussen openbare besturen op te richten; door de aanwezigheid van particuliere aandeelhouders in de Intercommunale Vereniging van het Land van Waas krijgt de maatschappij thans het karakter van een gemengde intercommunale, wat voor de aangegeven doeleinden minder aangewezen lijkt. Er zij immers aan herinnerd dat de Intercommunale Vereniging van het Land van Waas niet alleen bestaat uit een aantal gemeenten, waarvan vele helemaal niet en andere slechts onrechtstreeks bij de havenuitbreiding betrokken zijn, maar ook uit aandeelhouders uit de particuliere sector (o.m. E. B. E. S. en Intercom) en sociaal-economische organisaties.

Door de nieuwe maatschappij enkel tussen openbare besturen op te richten, had men terzelfdertijd meer gewicht kunnen verlenen aan de aanwezigheid van de gemeente Beveren die, samen met Zwijndrecht, de enige rechtstreeks betrokken Wase gemeente is, en tevens Beveren en Antwerpen op gelijke voet kunnen plaatsen, bijvoorbeeld elk met 27,5 %.

c) Bij artikel 11 stellen de stad en de provincie voorop dat het verkieslijk is dat niet de nieuwe maatschappij, maar wel de Staat, thans eigenaar van deze gronden, de gronden die nodig zijn voor beheer en exploitatie van de haven, ter beschikking van de stad stelt, vooral dan als men niet eigen-

b) la ville et la province constatent avec satisfaction que les présentateurs du projet ont tenu compte de leurs remarques concernant l'opportunité qu'il y aurait à arrêter légalement les emprises de terrains réservés à l'infrastructure générale ainsi qu'aux zones vertes; elles apprécient aussi le fait que l'Etat serait prêt à aménager les zones vertes à ses frais et à en assumer la gestion.

c) la ville et la province constatent également avec satisfaction qu'il a été tenu compte de leur désir de ne pas voir fixer les limites de la zone portuaire une fois pour toutes et qu'au contraire le fait de faire fixer celles-ci par le Roi autorise une certaine souplesse d'application. Il sera possible dès lors de revoir les limites de la zone portuaire proprement dite, en fonction de l'expérience pratique ultérieure.

Société pour la politique foncière et industrielle de la rive gauche de l'Escaut

a) Dès lors que la société à créer constituerait, selon le projet, une association impérative de communes, la ville et la province d'Anvers font observer et regrettent qu'aucun projet de statuts ou, à tout le moins, d'aussi importantes données statutaires quela durée et l'importance du capital social n'accompagnent le projet de loi. Les actionnaires, fondateurs, désignés de manière impérative et limitative par le projet de loi, se trouvent là devant d'importantes inconnues.

Aussi la ville et la province d'Anvers estiment-elles impérieux que l'étendue des obligations imposées aux actionnaires soit fixée de manière fort précise au moment du vote du projet.

b) La ville et la province font remarquer au sujet de l'article 7 qu'elles n'ont jamais pu acquiescer à une répartition des actions de la nouvelle société qu'elles estiment défavorable.

Elles relèvent à ce sujet que la répartition des parts entre Beveren et l'Association intercommunale du Pays de Waas, soit conjointement 30 %, n'est pas reprise dans le projet de loi. La ville et la province d'Anvers persistent à regretter à cet égard qu'il n'a pas paru possible de constituer la nouvelle société au départ des seules administrations publiques; dès lors que les actionnaires privés de l'Association intercommunale du Pays de Waas feront partie de la nouvelle société, cette dernière acquiert le caractère d'une intercommunale mixte, ce qui paraît peu indiqué pour le but poursuivi. Il y a lieu de rappeler, en effet, non seulement que l'Association intercommunale du Pays de Waas se compose uniquement d'un nombre de communes n'ayant aucun rapport ou qu'un rapport indirect avec l'extension portuaire mais, en outre, qu'elle compte des actionnaires privés (entre autres, la E. B. E. S. et Intercom) de même que des organisations sociales et économiques.

En répartissant les actions de la nouvelle société aux seules administrations publiques, il eût été possible à la fois de conférer plus de poids à la présence de Beveren, unique commune du Pays de Waas, avec Zwijndrecht, à être directement englobés dans le projet et de placer Beveren et Anvers sur un pied d'égalité, par exemple en leur octroyant à chacune, 27,5 % des actions.

c) Concernant l'article II, la ville et la province d'Anvers avancent qu'il est préférable que ce soit non pas la société mais l'Etat, propriétaire actuel des terrains, qui mette ceux-ci à la disposition de la ville pour en assurer la gestion et l'exploitation portuaire. Cette procédure semble

domsoverdracht maar wel tijdelijke concessie als formule neemt.

In principe is de intercommunale maatschappij immers een tijdelijk bestaan beschoren en zij kan in haar verbindingsnissen die termijn niet te buiten gaan. Aangezien van de stad zware investeringen op lange termijn zullen geveerd worden, zou het voor haar verkieslijk zijn :

— ofwel de gronden in eigendom te verwerven;

— ofwel ze op zeer lange termijn in concessie te verkrijgen, wat liefst rechtstreeks tussen de Staat en de stad geregeld wordt. Er zij trouwens opgemerkt dat artikel 12 voor de natte infrastructuur die regeling tussen Staat en stad wel in het vooruitzicht stelt.

d) Bij artikel 13 merken de stad en de provincie op dat zij, zoals ze reeds in het verleden aan de Minister mededeelden, zich met klem verzetten tegen de onbillijke verdeling van het batig exploitatiesaldo van de maatschappij, dat voor de helft wordt toegekend aan de Intercommunale Vereniging van het Land van Waas en voor de andere helft verdeeld wordt over alle aandeelhouders, waaronder nogmaals deze intercommunale.

Noch de kapitaalbreng van die intercommunale, een overigens nog onbekende factor, noch enige bijzondere prestatie die zij volgens het ontwerp zou dienen te leveren, verantwoorden die ongelijke verdeling, die bovendien tijdens de volledige duur van de onderhandelingen in de werkgroep Chabert nooit werd gevraagd.

De stad en de provincie Antwerpen dringen erop aan dat men zou terugkeren tot de normale winstverdeling op grond van de inbreng. Alleszins moet voor de eventuele verliezen dezelfde regeling getroffen worden als voor de winstverdeling.

Havenbeheer

a) Bij de artikelen 14 en 15 constateren de stad en de provincie met voldoening dat aan de stad het beheer over het havengebied wordt toegekend en dat zij daartoe verordenende en reglementerende bevoegdheden ontvangt terwijl zowel voor rechter- als linkeroever een versoepling van het administratieve toezicht tot de mogelijkheden zal kunnen behoren; de stad en de provincie hopen in elk geval dat de nieuwe toezichtregeling eenvoudig en eenvormig zal zijn en dat het tot de bevoegdheid van één enkel departement beperkt blijft.

b) De stad en de provincie zouden de in artikelen 16 en 17 geplande havenraad duidelijker omschreven willen zien, zowel in zijn feitelijke bevoegdheden als in zijn samenstelling.

Die raad kan immers niet beschouwd worden als een tegenhanger van de op de rechteroever bestaande Raad van Overleg waarin naast de stad ook afgevaardigden van de havengebruikers, de economische sector en de vakbonden zetelen. De havenraad van de linkeroever dient, naar het oordeel van de stad en de provincie, gezien te worden als een paritair orgaan tussen de Stad Antwerpen en het Waasland, die bevoegd is om op te treden als begeleidend orgaan bij de aanleg en verdere uitbouw van de haven op de linkeroever. De in artikel 16 van het wetsontwerp aan de havenraad toegekende bevoegdheden beantwoorden niet aan dat doel. Ze voegen aan de havenbeheerder een adviesorgaan toe dat op de rechteroever niet bestaat en dat de verhoopte eenheid van havenbeheer van beide Scheldeoevers kan hinderen.

en tout cas préférable dans le cas où l'on envisage la cession des terrains sous la formule de la concession plutôt que de la mutation de propriété.

En principe d'ailleurs, une intercommunale n'a qu'une durée d'existence limitée; la durée de ses obligations ne peut excéder celle-ci. Dès lors que la ville d'Anvers sera amenée à réaliser des investissements importants et de longue durée, il lui semble préférable :

— soit d'acquérir la propriété des terrains;

— soit de les prendre en concession à très longue durée, l'amodiation se faisant de préférence directement entre l'Etat et la ville d'Anvers. Il faut remarquer d'ailleurs que l'article 12 prévoit pareille solution pour la gestion de la seule infrastructure hydraulique.

d) Au sujet de l'article 13, la ville et la province d'Anvers font remarquer, ainsi qu'elles l'ont communiqué auparavant au Ministre, qu'elles s'opposent avec vigueur à l'inéquitable répartition du bénéfice d'exploitation, attribué pour moitié à l'intercommunale du Pays de Waas et distribué pour l'autre moitié entre l'ensemble des actionnaires, y compris à nouveau ladite intercommunale.

Ni les apports de capitaux de cette intercommunale — inconnus jusqu'à ce jour — ni quelque prestation particulière que celle-ci aurait à accomplir en vertu du projet de loi, ne justifient cette répartition inégale laquelle, de surcroît, ne fut demandée à aucun moment au cours des négociations au sein du groupe de travail Chabert.

La ville et la province d'Anvers insistent pour que l'on en revienne à une répartition normale du bénéfice sur base des apports. De toutes manières, la répartition des pertes éventuelles devrait être la même que celle des bénéfices.

Gestion du port

a) A la lecture des articles 14 et 15, la ville et la province constatent avec satisfaction que la gestion de la zone portuaire est confiée à la ville d'Anvers et que cette dernière acquerra à cette fin les pouvoirs de la réglementation; en même temps qu'un assouplissement de la tutelle administrative pourra être possible tant pour la rive droite que pour la rive gauche de l'Escaut; la ville et la province souhaitent de toute façon une procédure de tutelle simple, uniforme et limitée à la compétence d'un seul département.

b) la ville et la province souhaiteraient voir définir avec plus de précision, tant par rapport à ses compétences de fait que par rapport à sa composition, le Conseil portuaire de la rive gauche prévu aux articles 16 et 17.

En effet, ce Conseil portuaire ne peut être considéré comme un pendant du conseil de concertation tel qu'il existe pour la rive droite et au sein duquel siègent, à côté de la ville d'Anvers, les représentants des usagers portuaires, du secteur économique et des syndicats. De l'avis de la ville et de la province, le Conseil portuaire de la rive gauche devrait être un organe constitué paritairement par la ville d'Anvers et par le Pays de Waas et ayant une compétence consultative pour toute matière se rapportant à la construction et à l'extension d'installations portuaires sur la rive gauche de l'Escaut. Les compétences reconnues au Conseil portuaire par l'article 16 du projet de loi ne correspondent pas à cette mission. Au contraire, elles adjoignent au gestionnaire portuaire un organe consultatif qui n'existe pas sur la rive droite et qui est de nature à freiner l'unité de gestion recherchée.

Financiële en boekhoudkundige bepalingen met betrekking tot het havenbeheer

De stad en de provincie constateren met voldoening dat, in functie van de eenheid van beheer in de havens op rechter- en linkerscheldeoever, de rechten, retributies en andere havengebonden inkomsten in de haven op de linkeroever dezelfde zullen zijn als op de rechteroever. Het feit dat de Staat gedurende tien jaar de verliezen van de havenexploitatie voor zijn rekening zal nemen, mag nochtans niet uit het oog doen verliezen dat, na afloop van deze tien jaar, de stad Antwerpen voor deze tekorten zal dienen in te staan. Doordat haar inkomsten onthouden worden die zij op de rechteroever wel kan invorderen (nl. de inkomsten uit grondconcessies in het industriegebied, de belastingen die op de bedrijven in dat gebied gelegd worden, enz.) zullen deze tekorten onvermijdelijk hoger zijn dan op de rechteroever.

De aldus te verwachten zwaardere financiële lasten zullen door de stad op geen enkele wijze kunnen gerecupereerd worden in de exploitatie op de linkeroever; zij zullen de stadsbegroting bezwaren en door de inwoners van, alsdan, Groot-Antwerpen, dienen gedragen te worden.

Deze overweging toont aan dat de nagestreefde eenheid van havenbeheer tussen linker- en rechterscheldeoever op het gebied van de inkomsten niet volledig gerealiseerd wordt; uiteindelijk zal de haven van de linkeroever voor de stad minder inkomsten opleveren en derhalve zwaardere verliezen laten.

Politie en brandweer

De gemeentelijke politiemacht, die in artikel 23 toegekend wordt, moet in het havengebied op de linkeroever absoluut zijn om de Stad toe te laten ook voor de veiligheid in het havengebied in te staan. De stad en de provincie wijzen erop dat in alle havens ter wereld de havenbesturen instaan voor de veiligheid van de door hen geëxploiteerde havens. Het internationaal havencliënteel verwacht niets anders.

Het feit dat de lokale gemeentelijke autonomie inzake politie blijft bestaan, zou onduidelijke toestanden kunnen scheppen. Er zij op gewezen, dat in het door de stad te beheren eigenlijke havengebied deze dualiteit van veiligheidsbevoegdheden zeer weinig zin heeft: het valt niet te verwachten dat in dat gebied nog woonkernen zullen overblijven. In de praktijk zullen in dat gebied hoogstens enkele dienstwoningen, bewoond door stadspersoneel, aanwezig zijn. Men kan zich dan ook afvragen of het niet overdreven is, tegen de realiteit in, hiervoor de lokale politiemachten naas die van de stad te laten voorbestaan.

Ruimtelijke ordening, stedenbouw en milieu

Artikel 28 kent aan de op te richten maatschappij de bevoegdheid toe om in de plaats van de betrokken gemeenten, op te treden voor het opmaken en uitvoeren van plannen van aanleg voor het geheel of voor delen van het linkerscheldeoevergebied. De stad en de provincie zouden dit zonder bezwaar aanvaarden, indien de maatschappij uitsluitend zou bestaan uit de openbare besturen, die bij de havenuitbreiding betrokken zijn.

Men verlieze echter de aanwezigheid in deze maatschappij niet uit het oog van de gemengde Intercommunale van het Land van Waas, met haar tientallen leden van buiten het gebied, met haar privé-partners. Op grond hiervan zouden de stad en de provincie Antwerpen er de voorkeur aan geven dat het principe van de gemeentelijke autonomie wordt gehandhaafd, waarbij de gemeenten gezamenlijk hun bevoegdheid zouden behouden, mits de mogelijkheid, zo

Dispositions financières et comptables relatives à la gestion du port

La ville et la province constatent avec satisfaction que, grâce à l'unité de gestion portuaire des rives gauche et droite de l'Escaut, les droits, rétributions et autres revenus portuaires seront identiques sur les deux rives. Le fait que le déficit d'exploitation du port de la rive gauche sera pris en charge par l'Etat au cours de la première décennie ne peut cependant faire oublier que, passé cette période, c'est la ville d'Anvers qui devra supporter le déficit. Or, du fait que, sur la rive gauche, on refuse à la ville des recettes qu'elle peut encaisser sur la rive droite, à savoir les droits de concessions industrielles, certaines taxes levées sur les entreprises, etc., le déficit sera inévitablement plus élevé que sur la rive droite.

Les charges financières qui en résulteront seront dès lors plus lourdes et il sera impossible à la ville de les compenser par l'exploitation de la rive gauche; elles grèveront donc le budget communal et seront finalement supportées par les habitants du grand Anvers.

Cette considération démontre que l'unité de gestion portuaire des rives gauche et droite de l'Escaut ne sera pas entièrement réalisée en ce qui concerne les recettes. Le port de la rive gauche fournira moins de recettes à la ville d'Anvers et laissera finalement des pertes plus sévères encore.

Service de police et de lutte contre l'incendie

Les pouvoirs communaux de police, qui sont conférés sur la zone portuaire de la rive gauche par l'article 23, devraient être absolus de manière à permettre à la ville d'Anvers d'assurer également la sécurité dans ladite zone. La ville et la province font remarquer que, dans tous les ports du monde, ce sont les administrations portuaires qui assurent la sécurité des ports qui sont confiés à leur gestion. La clientèle portuaire internationale n'en attend pas moins.

Le maintien de l'autonomie communale locale en matière de police pourrait créer des situations ambiguës. Cette dualité des pouvoirs de police dans la zone portuaire qui sera gérée par la ville d'Anvers se justifie mal: il est peu probable, en effet, que des zones résidentielles subsisteront dans la zone portuaire. En pratique, seuls pourraient s'y trouver des logements de service, habités par du personnel de la ville d'Anvers. La question se pose donc de savoir s'il est réaliste de maintenir à la fois les pouvoirs de police de la ville d'Anvers et ceux des polices locales.

Aménagement du territoire, urbanisme et protection de l'environnement

L'article 28 reconnaît à la future société le droit de se substituer aux communes concernées en vue de l'élaboration et de l'exécution des plans d'aménagement pour la totalité ou pour des parties du territoire de la rive gauche de l'Escaut. La ville et la province n'auraient aucune objection contre cette disposition si ladite société était composée uniquement d'organismes publics concernés par l'extension portuaire.

On ne peut toutefois perdre de vue que l'Intercommunale du Pays de Waas est une société mixte comprenant des dizaines d'actionnaires étrangers à la zone ainsi que des actionnaires privés. La ville et la province d'Anvers préféreraient dès lors que soit maintenu le principe de l'autonomie communale grâce auquel les communes concernées conserveraient conjointement leurs compétences, quitte à prévoir la possibilité éventuelle de confier certaines missions

gewenst, aan de maatschappij opdrachten te geven. De stad en de provincie zijn de mening toegedaan dat ruime aandacht dient te worden besteed aan het milieu; de intercommunale zou in dit verband moeten rekening houden met een grondige voorafgaande milieustudie.

Gemeenschappelijke bepalingen

De stad en de provincie wijzen op een vergetelheid in artikel 32, dat enkel voorziet dat de adviezen, waarvan sprake in artikel 30, aan de Stad zullen worden vergoed. Ook de adviezen, vermeld in artikel 31, dienen vergoed te worden. De stad en de provincie drukken tevens de hoop uit dat de Minister, die de omvang van deze vergoedingen dient te bepalen, rekening zal houden met de factor, dat de stad bij middel van deze vergoedingen, alle kosten dient te kunnen dekken van personeelsuitbreiding en technische toerusting, waartoe deze nieuwe opdrachten haar zullen nopen.

* * *

Ten slotte menen de stad en de provincie dat de praktische uitvoerbaarheid van de voorgestelde regeling nog grondig zou moeten worden onderzocht dit zowel in het belang van de besturen, die met de uitvoering ervan zullen belast worden, als van de havengebruikers, wier economische belangen bij een slechte uitvoering zwaar geschaad kunnen worden.

Het lijkt voor de stad en de provincie geen twijfel dat het voorliggende ontwerp niet alleen Antwerpen, maar ook de gemeenten van het Waasland, nog voor ernstige problemen kan stellen. In dat verband menen de stad en de provincie dat het land van Waas beter gediend is met de voorstellen tot samenwerking, die van Antwerpse zijde reeds jarenlang geformuleerd werden in compensatie voor de beperkte administratieve aanhechting van de gronden van het havengebied, die in de praktijk in elk geval tot de haven van Antwerpen zullen behoren, maar waarvan het beheer in het kader van een samenvoeging van grondgebieden heel wat eenvoudiger, duidelijker en efficiënter zou kunnen gebeuren.

HOOFDSTUK III

Standpunt van de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen (1)

Op verzoek van de Staatsecretaris bevoegd inzake ruimtelijke ordening en streekeconomie bracht de G. E. R. V. twee adviezen uit: het eerste op 19 maart 1975 gewijd aan de havenontwikkeling van de linkeroever ter hoogte van Antwerpen en het 2^e op 23 december 1977, over de industriële uitbouw van de linkeroever. Beide adviezen werden aan de commissieleden bezorgd. Zij liggen ter inzage ter griffie van de Kamer.

Op 15 december 1977 bracht de G. E. R. V. — meer bepaald de sociale partners die in de raad zitting hebben — aan de Commissie advies uit over het voorliggend wetsontwerp.

Hierna volgt een vergelijking tussen het ontwerp en de standpunten uitgebracht door het A. C. V., het A. B. V. V., de Belgische Boerenbond, het V. E. V.

(1) De delegatie werd op 15 december 1977 ontvangen en was als volgt samengesteld:

De heren R. De Feyter, afgevaardigde-beheerder van het V. E. V., R. Eeckloo, secretaris-generaal van het Belgisch Boerenbond, W. Peirens, nationaal secretaris van het A. C. V., M. Schoeters, algemeen voorzitter A. B. V. V.-Antwerpen, G. Van Gheluwe, secretaris-generaal van de G. E. R. V., E. Hurtebant, adjunct-secretaris-generaal van de G. E. R. V..

à la société. La ville et la province estiment qu'une attention particulière doit être consacrée à la protection de l'environnement. A cet égard, la mission de l'intercommunale devrait être préparée par une étude approfondie du milieu de vie.

Dispositions communes

La ville et la province attirent l'attention sur une lacune à l'article 32 qui prévoit que des indemnités ne sont dues à la ville que pour les avis fournis en application de l'article 30. Les avis mentionnés à l'article 31 devraient également donner lieu à indemnisation. La ville et la province souhaitent en outre que le Ministre, qui fixe le montant des indemnités, tienne compte de ce que celles-ci doivent permettre à la ville de couvrir tous les frais d'extension de cadre et d'équipement technique que lui imposeront ces nouvelles missions.

* * *

La ville et la province d'Anvers estiment que la solution proposée doit être réexaminée de manière approfondie en tenant compte de son applicabilité concrète, et ce dans l'intérêt des pouvoirs publics qui seront chargés de sa mise en œuvre et des usagers portuaires dont les intérêts économiques pourraient être gravement lésés par une mauvaise exécution.

Il ne fait aucun doute pour la ville et pour la province que le projet de loi, tel qu'il est rédigé, est de nature à confronter Anvers, mais aussi les communes du Pays de Waas à de sérieuses difficultés. A cet égard, la ville et la province sont persuadés que les intérêts du Pays de Waas seraient mieux servis par les propositions de collaboration formulées depuis de nombreuses années par Anvers en compensation d'un rattachement administratif limité de terrains qui, en pratique, appartiendront de toute manière au port d'Anvers et dont la gestion serait sensiblement plus simple, plus claire et plus efficace dans le cadre d'une fusion de territoires.

CHAPITRE III

Point de vue du « Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen » (1)

A la demande du Secrétaire d'Etat ayant l'aménagement du territoire et l'économie régionale dans ses attributions le « G. E. R. V. » a émis deux avis: le premier, le 19 mars 1975, sur le développement portuaire de la rive gauche à hauteur d'Anvers; le second, le 23 décembre 1977, sur l'industrialisation de la rive gauche. Ces avis ont été distribués aux membres de la Commission. Ils peuvent être consultés au Greffe de la Chambre.

Le 15 décembre 1977, le « G. E. R. V. » — et plus particulièrement les interlocuteurs sociaux siégeant au Conseil — ont émis, à l'intention de la Commission, un avis relatif au présent projet de loi.

Ci-après figure une comparaison entre le projet et les points de vue exprimés par la C. S. C., la F. G. T. B., le « Belgische Boerenbond » et le « Vlaams Economisch Verbond ».

(1) La délégation, entendue le 15 décembre 1977, était composée comme suit:

MM. R. De Feyter, administrateur délégué du V. E. V., R. Eeckloo, secrétaire général du « Belgische Boerenbond », W. Peirens, secrétaire national de la C. S. C., M. Schoeters, président général de la régionale d'Anvers de la F. G. T. B., G. Van Gheluwe, secrétaire général du G. E. R. V., E. Hurtebant, secrétaire général adjoint du G. E. R. V.

Vooraf zij opgemerkt dat het V. E. V. zich tijdens de hoorzitting akkoord verklaard heeft met de grote trekken van het wetsontwerp.

1. Principes over het havenbeheer in het algemeen

1.1. Het A. C. V. stelt voorop dat voor alle havens een eenvormige beheersstructuur moet worden vastgelegd bij wet. Er moet een autonome openbare vereniging worden opgericht, waarbij uitsluitend openbare instellingen worden betrokken. De wet bepaalt eveneens welke openbare besturen en instellingen moeten vertegenwoordigd zijn in de op te richten vereniging. Tevens moet vastgelegd worden welk bestuur de administratieve voogdij zal uitoefenen. Volgens het A. C. V. moeten in elk geval in deze vereniging volgende instellingen vertegenwoordigd zijn: de gemeenten en provincies (waarin het havengebied gelegen is), de Staat en de betrokken publieke instanties voor economische expansie (Intercommunales en G. O. M.'s).

Het A. C. V.-standpunt houdt ook rekening met de rol van de gemeenten bij het havenbeheer. De nieuwe vereniging kan een gemeente bepaalde opdrachten toevertrouwen. Er moet een soepele formule gevonden worden om de bestaande belangen te vrijwaren en toch rekening te houden met nationale of supragemeentelijke belangen. Tenslotte moet de wet ook voorzien in de oprichting van een toezichtcomité, uitsluitend samengesteld uit werknemers. Dit comité moet door het beheersorgaan (van de nieuw op te richten vereniging) voor elke beslissing om advies worden gevraagd (o.m. overschakelen van activiteiten van publieke sector naar privé-sector, werkomstandigheden, voorstellen voor infrastructuur, volume van tewerkstelling enz.).

1.2. De andere sociaal-economische organisaties hebben geen algemene principes inzake havenbeheer vooropgezet.

2. Standpunten ten aanzien van het wetsontwerp over het beheer op de linkeroever

2.1. Met betrekking tot eenheid van beheer stellen het A. C. V. en het A. B. V. V. voorop dat zulks noodzakelijk is, hetgeen betekent eenheid van beheer voor de linker- en de rechteroever.

Het A. C. V. voegt daaraan toe dat eenheid van beheer ook betrekking heeft op alle activiteiten, dus zowel de haven- als de industriële activiteiten.

Het A. B. V. V. is gekant tegen de opsplitsing in het wetsontwerp tussen havenbeheer en -exploitatie enerzijds en grond- en industrialisatiebeleid anderzijds. Het A. B. V. V. stelt evenwel voor dat een afzonderlijk beheersorgaan inzake grond- en milieubeleid wordt opgericht. Dit beheersorgaan moet een zuivere intercommunale zijn, samengesteld uit gemeenteraadsleden van Antwerpen en Beveren en bevoegd voor het beheer van de havenuitbreidingsgronden.

Het V. E. V. betreurt dat een onderscheid doorgevoerd wordt tussen het eigenlijke havenbeheer en het industrialisatiebeleid. Het betreurt dat er geen eenheid van beheer is inzake grond- en industrialisatiebeleid tussen linker- en rechteroever.

Het wetsontwerp huldigt eveneens het principe van eenheid van havenbeheer tussen linker- en rechteroever. Deze eenheid van beheer heeft evenwel slechts betrekking op het havenbeheer in de strikte zin. Dit havenbeheer moet toevertrouwd worden aan de stad Antwerpen (die juridisch in de plaats treedt van de huidige beheerder, nl. de Staat). Bovendien zal de op te richten « maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid » de gronden die nodig zijn voor de exploitatie en het beheer van de haven overdragen aan de stad Antwerpen. Hetzelfde gebeurt met de natte infrastructuur. Voor het grond- en industrialisatiebeleid voorziet het wetsontwerp evenwel in een afzonderlijk beheer voor de linkeroever.

Il y a lieu d'observer au préalable que, lors de l'audition, le « V. E. V. » s'est rallié aux grands traits du projet de loi.

1. Principes relatifs à la gestion portuaire en général

1.1. La C. S. C. considère qu'une structure de gestion uniforme doit être fixée par la loi pour tous les ports. Il y a lieu de constituer une association publique autonome, ne réunissant que des organismes publics. La loi doit prévoir également quelles administrations et quels organismes publics doivent être représentés dans l'association à créer. Par ailleurs, il convient de désigner l'administration qui exerce la tutelle administrative. Selon la C. S. C. les organismes suivants doivent en tout cas être représentés dans l'association: les communes et les provinces (où la zone portuaire est située), l'Etat et les instances publiques intéressées qui s'occupent d'expansion économique (intercommunales et S. D. R.).

Le point de vue de la C. S. C. tient également compte du rôle des communes dans la gestion portuaire. La nouvelle association peut confier certaines tâches à une commune. Il convient de trouver une formule souple permettant de sauvegarder les intérêts existants et de tenir compte, malgré tout, d'intérêts nationaux ou supranationaux. Enfin, la loi doit également prévoir la création d'un comité de surveillance, composée exclusivement de travailleurs. L'avis de ce comité doit être demandé par l'organe de gestion (de la nouvelle association à créer) avant toute décision (notamment en ce qui concerne le transfert d'activités du secteur public au secteur privé, les conditions de travail, les propositions d'infrastructure, le volume de l'emploi, etc.).

1.2. Les autres organisations socio-économiques n'ont pas défendu de principes généraux en ce qui concerne la gestion portuaire.

2. Positions à l'égard du projet de loi en ce qui concerne la gestion de la rive gauche

2.1. En ce qui concerne l'unité de gestion, la C. S. C. et la F. G. T. B. considèrent qu'elle s'impose, ce qui implique l'unité de gestion des rives gauche et droite.

La C. S. C. ajoute que l'unité de gestion concerne toutes les activités, tant portuaires qu'industrielles.

La F. G. T. B. s'oppose à la scission établie par le projet de loi entre la gestion et l'exploitation portuaires, d'une part, et la politique foncière et industrielle, d'autre part. La F. G. T. B. propose toutefois la création d'un organe de gestion distinct en ce qui concerne la politique foncière et de l'environnement. Cet organe de gestion doit être une intercommunale pure, composée de conseillers communaux d'Anvers et de Beveren et ayant sous sa compétence la gestion des territoires d'extension portuaire.

Le V. E. V. déplore qu'une distinction soit opérée entre la gestion portuaire proprement dite et la politique d'industrialisation. Il regrette l'absence d'unité de gestion en matière de politique foncière et industrielle entre la rive gauche et la rive droite.

Le projet de loi consacre certes le principe de l'unité de gestion de la rive gauche et de la rive droite. Cette unité de gestion ne porte toutefois que sur la gestion portuaire, au sens strict. Cette gestion portuaire doit être confiée à la ville d'Anvers qui se substitue juridiquement au gestionnaire actuel, c'est-à-dire l'Etat). En outre, la « Société pour la politique foncière et industrielle », société à créer, cédera à la ville d'Anvers les terrains nécessaires à l'exploitation et à la gestion du port. Il en va de même de l'infrastructure hydraulique. Le projet de loi prévoit toutefois une gestion distincte de la rive gauche en ce qui concerne la politique foncière et industrielle.

2.2. Met betrekking tot het beheersorgaan, voorziet het A. C. V. één beheersorgaan (voor alle activiteiten) dat samengesteld is uit drie groepen: de Staat (omwille van zijn financiële inbreng), de verantwoordelijken voor de linkeroever en de verantwoordelijken voor de rechteroever. Verzendend naar de algemene principes van het A. C. V.-document kan men stellen dat in het beheersorgaan voor de Antwerpse haven (linker- en rechteroever) naast de Staat zouden opgenomen worden: de stad Antwerpen, de provincie Antwerpen en de G. O. M.-Antwerpen; de gemeente Beveren, de provincie Oost-Vlaanderen, de G. O. M.-Oost-Vlaanderen en de Intercommunale voor het Land van Waas.

Het A. B. V. V. stelt duidelijk dat het eenheidsbeheer voor wat het havenbeheer betreft, een overheidsbeheer moet zijn waarmee de stad Antwerpen wordt belast. Hoewel dit standpunt dus principieel verschilt van het A. C. V.-voorstel moet opgemerkt worden dat het A. C. V. binnen het kader van het eenheidsbeheer ook een rol toekent aan de stad Antwerpen (cf. algemene stellingen).

Het wetsontwerp voorziet in de oprichting van twee beheersorganen. Enerzijds is de stad Antwerpen verantwoordelijk voor het havenbeheer op de linker- en rechteroever. Anderzijds wordt het grond- en industrialisatiebeleid (uitsluitend op de linkeroever) waargenomen door een nieuw op te richten maatschappij, samengesteld uit vertegenwoordigers van de linkeroever (intercommunale, gemeenten, provincie) en de Staat.

Het wetsontwerp sluit aan bij het standpunt van het A. B. V. V. door het havenbeheer volledig aan de stad Antwerpen toe te vertrouwen, maar stemt er niet mee overeen wat de samenstelling van de maatschappij voor grond- en industrialisatiebeleid betreft (meer in het bijzonder de aanwezigheid van de Staat, de provincie en de intercommunale voor het Land van Waas). De samenstelling van deze maatschappij — zoals opgevat in het wetsontwerp — sluit nauwer aan bij de standpunten van het A. C. V., met dien verstande dat het A. C. V. de opdeling tussen havenactiviteiten en industriële activiteiten niet aanvaardt.

2.3. Wat het comité van toezicht betreft pleit het A. C. V. voor de oprichting van een comité dat uitsluitend zou zijn samengesteld uit werknemers.

Het A. B. V. V. is voorstander van de oprichting van een permanent overleg- en controlecomité waardoor een doelmatige arbeiderscontrole kan gerealiseerd worden. Dit comité moet de bestaande raad van overleg vervangen en samengesteld zijn uit vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers (er wordt gesproken van overlegcomité).

Het wetsontwerp voorziet niet in de oprichting van een dergelijk orgaan. Wel wordt in de op te richten « maatschappij voor grond- en industrialisatiebeleid » een « havenraad linkerscheldeoever » opgericht die adviezen moet uitbrengen omtrent het havenbeheer en de -exploitatie. Deze raad is samengesteld uit een gelijk aantal vertegenwoordigers van de stad Antwerpen en de gemeente Beveren, alsmede uit vertegenwoordigers van de Staat en de gemeente Zwijndrecht.

Deze raad kan evenwel niet vergeleken worden (noch qua samenstelling, noch qua bevoegdheid) met de desbetreffende voorstellen van A. C. V. en A. B. V. V.

2.4. Met betrekking tot de gebiedsomschrijving waarop het beheer betrekking heeft, beschouwt het wetsontwerp als het linkeroevergebied (waarop de bepalingen van het wetsontwerp betrekking hebben) het gehele linkeroeverproject (zoals opgevat in het G. E. R. V.-advies van 19 maart 1975).

2.2. En ce qui concerne l'organe de gestion, la C. S. C. prévoit un organe de gestion unique (pour toutes les activités), qui serait composé de trois groupes: l'Etat (en raison de son apport financier), les responsables de la rive gauche et les responsables de la rive droite. Eu égard aux principes généraux contenus dans le document de la C. S. C., il est permis d'affirmer que l'organe de gestion du port d'Anvers (rive gauche et droite) comprendrait, outre l'Etat, la ville d'Anvers, la province d'Anvers et la S. D. R. anversoise; la commune de Beveren, la province de Flandre orientale, la S. D. R. de Flandre orientale et l'Intercommunale du Pays de Waas.

La F. G. T. B. pose en principe que la gestion unique en matière portuaire devrait être publique et dévolue à la ville d'Anvers. Encore que cette position diffère en principe de la proposition de la C. S. C., il convient de souligner que la C. S. C. assigne également un rôle à la ville d'Anvers dans le cadre de la gestion unique (cf. principes généraux).

Le projet de loi prévoit la création de deux organes de gestion. D'une part, la ville d'Anvers serait responsable de la gestion portuaire des rives gauche et droite. D'autre part, la politique foncière et industrielle (exclusivement sur la rive gauche (serait assurée par une future société composée de représentants de la rive gauche (intercommunale, communes, province) et de l'Etat.

Si le projet de loi se rallie aux points de vue de la F. G. T. B. en confiant la gestion portuaire entièrement à la ville d'Anvers, il n'en va pas de même en ce qui concerne la composition de la société de politique foncière et d'industrialisation (plus spécialement en ce qui concerne la présence de l'Etat, de la province et de l'Intercommunale du Pays de Waas). La composition de cette société, telle qu'elle est conçue par le projet de loi, concorde mieux avec les points de vue de la C. S. C., étant entendu cependant que la C. S. C. n'admet pas la répartition en activités portuaires et en activités industrielles.

2.3. En ce qui concerne le comité de contrôle, la C. S. C. préconise la création d'un comité composé exclusivement de travailleurs.

La F. G. T. B. se déclare en faveur de la création d'un comité permanent de concertation et de contrôle permettant l'établissement d'un contrôle efficace de la part des travailleurs. Ce comité devrait remplacer le conseil de concertation existant et être composé de représentants des employeurs et des travailleurs (il est question d'un comité de concertation).

Le projet de loi ne prévoit pas la création d'un organisme de ce genre. Cependant, au sein de la « société pour la politique foncière et industrielle » qui reste à créer, il sera constitué un « conseil portuaire de la rive gauche », lequel devra émettre des avis au sujet de la gestion et de l'exploitation portuaires. Ce conseil sera composé d'un nombre égal de représentants de la ville d'Anvers et de la commune de Beveren, ainsi que de représentants de l'Etat et de la commune de Zwijndrecht.

Ce conseil ne peut cependant (ni pour ce qui est de sa composition, ni pour ce qui est de ses attributions) être comparé aux propositions formulées à ce sujet par la C. S. C. et la F. G. T. B.

2.4. En ce qui concerne la délimitation du territoire soumis à la gestion, le projet de loi considère comme territoire de la rive gauche (auquel s'appliquent les dispositions du projet de loi) l'ensemble du projet relatif à la rive gauche (tel qu'il a été présenté dans l'avis du G. E. R. V. en date du 19 mars 1975).

De Belgische Boerenbond kan zich niet akkoord verklaren met deze gebiedsomschrijving waarover het havenbeheer (van de stad Antwerpen als havenbeheerder en van de maatschappij voor grond- en industrialisatiegebied) bevoegd is. Deze gebiedsomschrijving impliceert immers dat de gehele linkeroever (dus ook ten noorden van de lijn Verrebroek-Doel) in aanmerking komt voor industrialisatie. Volgens de Boerenbond moet die mogelijkheid — althans tot 1985 — uitsloten worden.

2.5. Conclusies

In het wetsontwerp, in het standpunt van het A. C. V. en in dat van het A. B. V. V. wordt gepleit voor eenheid van beheer tussen linker- en rechteroever. In het wetsontwerp en volgens de A. B. V. V. heeft deze eenheid van beheer betrekking op de havenactiviteiten. Het grond- en industrialisatiebeleid wordt in de visie van het wetsontwerp en van het A. B. V. V. los van de rechteroever beheerd (1). Er moet opgemerkt worden dat het A. B. V. V. spreekt van gronden milieubeleid en niet van industrialisatiebeleid. Bovendien pleit het A. B. V. V. ervoor dat het Centrum voor lucht- en waterverontreiniging autonoom blijft als instrument voor milieubeleid voor beide oevers.

Het A. C. V. trekt de eenheid van beheer op beide oevers door tot alle activiteiten.

Inzake het beheersorgaan zijn er enkele belangrijke verschillen tussen het standpunt van het A. C. V. en dat van het A. B. V. V., meer in het bijzonder wat de rol van de stad Antwerpen en van de Staat betreft. Evenwel moet er op gewezen worden dat volgens de algemene stellingen van het A. C. V. de stad Antwerpen in het nieuwe beheersorgaan een belangrijke rol kan toebedeeld worden.

Het standpunt van het A. C. V. impliceert ook dat vertegenwoordigers van de rechteroever en de linkeroever het beheer waarnemen voor de gehele Antwerpse haven en dit voor alle activiteiten.

Met betrekking tot het toezichtcomité stelt het A. B. V. V. een gemengde samenstelling voorop in tegenstelling met het A. C. V. Uit beide documenten blijkt evenwel dat een verdere bespreking over deze materie nog nodig is.

HOOFDSTUK IV

Bespreking i.v.m. de hoorzittingen

1. De afgevaardigd beheerder van de Intercommunale vereniging van het Land van Waas verstrekte de volgende gegevens over die vereniging :

Het is een Intercommunale die opgericht is in het jaar 1968, hoofdzakelijk naar aanleiding van de ontwikkeling van de linkerscheldeover, gestoeld op de wet van 1 maart 1922 op de intercommunale verenigingen en met een onderschreven kapitaal van ± 155 miljoen. De partners ervan zijn al de gemeenten van het Land van Waas — dat zijn er nu, na de fusies, nog acht — de provincie Oost-Vlaanderen, de sociale partners, alsmede de twee elektriciteitsmaatschappijen Ebes en Intercom voor weliswaar maar een miniem aandeel en ook maar één beheerszetel in de raad van beheer.

(1) Hoewel niet uitdrukkelijk gesteld wordt aangenomen dat de zuivere intercommunale (door het A. B. V. V. vooropgesteld) uitsluitend zou bevoegd zijn voor de linkeroever.

Le « Belgische Boerenbond » ne peut accepter cette délimitation du territoire sur lequel la gestion portuaire relève de la compétence de la ville d'Anvers, en tant que gestionnaire du port, ainsi que de la société pour la politique foncière et industrielle. Cette délimitation du territoire implique d'ailleurs que l'ensemble de la rive gauche (donc également au nord de la ligne Verrebroek-Doel) peut être industrialisé. Le « Boerenbond » estime qu'il convient d'exclure cette possibilité, du moins jusqu'en 1985.

2.5. Conclusions

Le projet de loi, le point de vue de la C. S. C. et de la F. G. T. B. plaident pour l'unité de gestion entre la rive droite et la rive gauche. Selon le projet de loi et la F. G. T. B., cette unité porte sur les activités portuaires. La politique foncière et industrielle fait, pour le projet de loi et la F. G. T. B., l'objet d'une gestion distincte de celle de la rive droite (1). Il y a lieu de souligner que la F. G. T. B. parle de politique foncière et de l'environnement et non de politique industrielle. En outre, la F. G. T. B. souhaite que le « Centrum voor lucht- en waterverontreiniging » demeure autonome en tant qu'instrument de la politique de l'environnement pour les deux rives.

La C. S. C. se prononce pour l'unité de gestion des deux rives en ce qui concerne toutes les activités.

En ce qui concerne l'organe de gestion, il existe quelques différentes importances entre les points de vue de la C. S. C. et de la F. G. T. B., notamment quant au rôle de la ville d'Anvers et de l'Etat. Il faut toutefois souligner que les positions générales de la C. S. C. permettent d'attribuer un rôle important à la ville d'Anvers au sein du nouvel organe de gestion.

Le point de vue de la C. S. C. implique, en outre, que des représentants de la rive droite et de la rive gauche assument la gestion de l'ensemble du port d'Anvers et ce, pour toutes les activités.

En ce qui concerne le comité de surveillance, la F. G. T. B. propose une composition mixte, contrairement à la C. S. C. Il ressort des deux documents que cette matière doit faire l'objet de discussions ultérieures.

CHAPITRE IV

Discussion se rapportant aux auditions

1. L'administrateur délégué de l'Association intercommunale du Pays de Waas a fourni les renseignements suivants au sujet de cette association :

L'Intercommunale du Pays de Waas a été créée en 1968, principalement en raison du développement de la rive gauche de l'Escaut. Elle se fonde sur la loi du 1^{er} mars 1922 sur les associations intercommunales. Son capital souscrit s'élève à quelque 155 millions. Les associés en sont toutes les communes du Pays de Waas — plus que huit actuellement, à la suite des fusions — la province de Flandre orientale, les interlocuteurs sociaux, ainsi que les deux sociétés d'électricité E. B. E. S. et Intercom, dont la part est cependant minime, mais qui n'ont qu'un seul siège d'administrateur au conseil d'administration.

(1) Bien que cela ne soit pas mentionné explicitement, il peut être considéré que l'intercommunale pure (souhaitée par la F. G. T. B.) ne serait compétente que pour la rive gauche.

Dit betekent dat volgens het formeel aanzijn het een gemengde intercommunale is, maar volgens de kapitaalstructuur is het in werkelijkheid bijna een zuivere intercommunale want, van de 155 miljoen kapitaal zijn 153 miljoen onderschreven door de gemeenten en de provincie.

De doelstellingen van die intercommunale zijn, zoals de overige ontwikkelings-intercommunales in het land, algemene streekontwikkeling en meer speciaal eventuele uitbating van havens.

De intercommunale houdt zich uiteraard, naast de ontwikkeling van de linkerscheldeover, bezig met allerlei projecten van streekontwikkeling: industrieterreinen in het land van Waas, huisvestingsproblemen, gemeenschappelijke problemen die de gemeenten aanbelangen op het gebied van infrastructuur.

De leningscapaciteit, o.m. rekening houdend met de criteria vastgesteld door het Gemeentekrediet, bedraagt meerdere miljarden.

De statuten hebben wel een periodische financiering van de intercommunale voorzien. Echter werd op die bepaling nu geen beroep gedaan. Tot nu toe is de intercommunale zelf supporting.

Wat betreft het tewerkgesteld personeel, in februari 1977 waren 15 personen in dienst van de intercommunale.

2. Bij het lezen van de uiteenlopende adviezen zijn vragen gesteld over de aard van de conclusies van de werkgroep die door de Minister van Verkeerswezen gelast werd een advies uit te brengen over het toekomstige beheer van de linkeroever en van de haven.

Noch volgens de vertegenwoordigers van de intercommunale vereniging, noch volgens die van de stad Antwerpen, kan gesproken worden van een compromisoplossing.

De provinciale overheid en de gemeente Zwijndrecht maakten geen deel uit van de werkgroep.

De Minister geeft toe dat het ontwerp eigenlijk niet de vrucht is van een compromisoplossing welke in die werkgroep tussen partijen tot stand is gekomen.

De bewoordingen waarin de Minister het voorontwerp van wet in de Ministerraad heeft ingeleid belichten duidelijk genoeg de aard van de conclusies van die werkgroep: « Gezien de huidige tekst wellicht op geen onoverkomelijke bezwaren van de partijen zal stuiten vraag ik de goedkeuring van de Regering ».

3. De woordvoerder van de intercommunale vereniging meent dat het beter zou zijn het beheer van het linkerscheldeovergebied te regelen op basis van de bestaande structuren in plaats van er nieuwe op te richten. Zo had de intercommunale vereniging van het Land van Waas de opdrachten kunnen vervullen van de Maatschappij waarvan sprake is in hoofdstuk II van het ontwerp.

In die veronderstelling wordt gevraagd in hoever de intercommunale vereniging bereid zou worden gevonden andere partners op te nemen. Zou er dan sprake kunnen van zijn dat zij gelijke rechten hebben?

De woordvoerder van de intercommunale vereniging brengt eerst de huidige statutaire participatiestructuur van deze maatschappij in herinnering.

Er zijn drie soorten van aandeelhouders. Categorie A is voorbehouden voor de gemeenten van het Land van Waas, in de geografische betekenis van dit gebied; ze staat dus open voor de gemeenten van het arrondissement Sint-Niklaas en voor de gemeenten Moerbeke en Zwijndrecht.

Deze categorie heeft inzake het nemen van besluiten een beslissende stem.

En apparence il s'agit donc d'une intercommunale mixte, mais si l'on se réfère à la structure du capital, l'intercommunale est presque pure en réalité car, sur les 155 millions qui composent le capital, 153 ont été souscrits par les communes et la province.

A l'instar des autres intercommunales de développement existant dans le pays, l'objet de l'Intercommunale du Pays de Waas réside dans le développement régional général et, plus particulièrement, l'exploitation éventuelle de ports.

L'Intercommunale s'occupe évidemment, outre du développement de la rive gauche de l'Escaut, de divers projets de développement régional: terrains industriels dans le Pays de Waas, problèmes de logement, problèmes communs intéressant les communes dans le domaine de l'infrastructure.

La capacité d'emprunt, compte tenu notamment des critères fixés par le Crédit communal, atteint plusieurs milliards.

Les statuts ont certes prévu un financement périodique de l'Intercommunale, mais il n'a pas encore été fait appel à cette disposition: jusqu'à présent l'Intercommunale est *self-supporting*.

En ce qui concerne le personnel occupé, en février 1977 15 personnes étaient au service de l'Intercommunale.

2. A la lecture des avis divergents, on s'est interrogé sur la nature des conclusions auxquelles a abouti le groupe de travail chargé par le Ministre des communications de lui fournir un avis sur la future gestion de la rive gauche du port.

Ni pour les délégués de l'Intercommunale, ni pour ceux de la ville d'Anvers, on ne peut parler d'un compromis.

Quant aux autorités provinciales et la commune de Zwijndrecht, elles ne faisaient pas partie du groupe de travail.

Le Ministre reconnaît que le projet n'est pas à proprement parler le fruit d'un compromis intervenu au sein de ce groupe de travail entre les parties.

Les termes en lesquels le Ministre a présenté l'avant-projet de loi au Conseil des Ministres nous éclairaient suffisamment sur la nature des conclusions de ce groupe: « Etant donné que le texte actuel ne se heurtera sans doute pas à de objections insurmontables de la part des parties, je demande l'accord du Gouvernement ».

3. Pour le porte-parole de l'Intercommunale, il serait préférable d'organiser la gestion du territoire de la rive gauche en partant des structures existantes plutôt que d'en créer de nouvelles. Ainsi l'Intercommunale du Pays de Waas aurait pu assumer les missions de la société dont il est question au chapitre II du projet.

Dans cette hypothèse, il a été demandé en quelle mesure l'Intercommunale accepterait d'autres partenaires en son sein. Pourrait-il y être question de droits égaux entre eux?

Le porte-parole de l'Intercommunale a rappelé d'abord la structure statutaire actuelle de la participation dans cette société.

Trois catégories d'actionnaires sont prévues. La catégorie A est réservée aux communes du Pays de Waas dans son acception géographique, donc ouverte aux communes de l'arrondissement de Sint-Niklaas, et aux communes de Moerbeke et Zwijndrecht.

Cette catégorie est prépondérante en matière de décisions.

Categorie B omvat de andere overheidsinstellingen, terwijl categorie C voorbehouden is voor de andere aandeelhouders (o.m. de sociale partners).

Indien de stad Antwerpen tot de maatschappij toetreedt, zou zij dus geen beslissende stem hebben hoe groot ook haar participatie zij.

In die omstandigheden is de vraag gesteld welke betekenis een dergelijke participatie heeft.

Volgens de voorvoerder van de Intercommunale moet de stad Antwerpen oordelen of zij belang stelt in een bepaalde vorm van samenwerking en toetreding.

4. Gelet op het feit dat de Regering nieuwe instellingen heeft opgericht, kan de woordvoerder van de intercommunale vereniging niet aanvaarden dat deze laatste in de in hoofdstuk II van het ontwerp bedoelde maatschappij in de minderheid zou zijn.

Hij merkt eveneens op dat er geen enkel precedent bestaat van een gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij, of van een maatschappij voor grondbeleid of industrieel beleid waarin de Staat een participatie heeft en zelfs de balans kan doen overhellen. Een dergelijke participatie zou denkbaar zijn voor het havenbeheer en toch is zulks niet het geval voor de haven van Antwerpen.

5. De Havenraad, zoals die door de vertegenwoordigers van de linkeroever is opgevat, zou algemeen bevoegd zijn voor alle problemen betreffende de haven en industrialisering. Hij zou paritair samengesteld zijn uit vertegenwoordigers van de beide oevers en voorgezeten worden door een vertegenwoordiger van de Staat.

In bepaalde gevallen zou hij verplicht advies moeten uitbrengen. Daarover ondervraagd preciseerde de woordvoerder van de intercommunale vereniging dat een dergelijk advies zou vereist zijn voor allerlei installaties op de linkeroever, evenals voor de bouw- en exploitatievergunningen. Het verplicht karakter van dit advies zou nochtans niet betekenen dat het eenparig gegeven moet worden, noch dat het de betrokkene zou binden. Deze laatste zou evenwel moeten rekening houden met gebeurlijke verdeeldheid. Een dergelijk advies zou b.v. niet slaan op de concessies van het openbaar domein, zoals die welke betrekking hebben op de dokken.

6. Volgens de opvattingen van de intercommunale vereniging zou voor de linkeroever in geen afwijkende reglementering moeten worden voorzien voor de politiebevoegdheid en de brandbestrijding. De plaatselijke en de gewestelijke overheid zouden terzake hun bevoegdheid behouden.

Er zij trouwens opgemerkt dat het politie- en brandweerkorps van Beveren thans werk maken van de herstructurering en de uitbreidingen die noodzakelijk geworden waren na de samenvoegingen van gemeenten.

Indien de Commissie echter zou beslissen dat de stad Antwerpen erbij dient betrokken te worden, dan zouden de desbetreffende bevoegdheden over de gemeenten Antwerpen en Beveren kunnen worden verdeeld, met dien verstande dat Antwerpen op de linkeroever alleen voor de taken van havenbeheer bevoegd zou zijn.

Een dergelijke mogelijkheid komt ook voor in artikel 128bis van de Gemeentewet, luidens hetwelk politiekorpsen kunnen worden verzocht om samen te werken en het desbetreffende akkoord wordt gesloten onder toezicht van de provinciegouverneurs. Het zou zelfs niet nodig zijn de Antwerpse stadspolitie op de linkeroever te laten optreden indien de stad het kader van het havenkapiteinschap wilde uitbreiden, dat voor de haven op beide oevers bevoegd zou kunnen zijn. In verband met de brandweerdiensten kan

La catégorie B comprend les autres pouvoirs publics et la catégorie C est réservée aux autres actionnaires (e.a. les partenaires sociaux).

En cas d'adhésion de la ville d'Anvers, celle-ci ne pourrait donc obtenir de voix prépondérante quel que soit le montant de sa participation.

On s'est interrogé sur l'intérêt d'une participation dans de telles conditions.

Selon le porte-parole de l'intercommunale, la ville d'Anvers doit apprécier elle-même si elle s'intéresse à une certaine forme de coopération et d'adhésion.

4. Tenant compte du fait que le Gouvernement a créé de nouveaux organes, le porte-parole de l'Intercommunale ne peut admettre que l'Intercommunale soit en minorité dans la société visée au chapitre II du projet.

Il relève aussi qu'il n'existe aucun précédent de sociétés de développement régional, de gestion foncière ou industrielle dans lesquelles l'Etat participe, voire fait pencher la balance. Une telle participation est concevable en ce qui concerne la gestion portuaire mais ce n'est cependant pas le cas pour le port d'Anvers.

5. Le Conseil portuaire tel que le conçoivent les délégués de la rive gauche, aurait une compétence générale pour tous les problèmes portuaires et d'industrialisation. Il serait composé paritairément de délégués des deux rives et présidé par un représentant de l'Etat.

En certains cas, il aurait à émettre un avis obligatoire. Questionné à ce sujet, le porte-parole de l'Intercommunale a précisé qu'un tel avis serait requis pour toutes sortes d'établissements sur la rive gauche, pour les autorisations de bâtir et d'exploitation. Cet aspect obligatoire n'impliquerait pas pour autant l'unanimité ni ne lierait le destinataire. Ce dernier devrait cependant bien tenir compte de l'éventuelle division. Un tel avis ne porterait par exemple pas sur les concessions du domaine public, telle celles se rapportant aux quais.

6. Dans l'optique de l'Intercommunale, pour le pouvoir de police et de lutte contre l'incendie, il n'y aurait pas lieu de prendre des dispositions dérogatoires pour la rive gauche. Les autorités locales et régionales garderaient leur compétence.

Il est d'ailleurs à noter que les corps de police et de pompiers de Beveren sont en voie de restructuration et d'extension rendues nécessaires après les fusions des communes.

Mais si la commission décidait que la ville d'Anvers devait être concernée, il pourrait y avoir partage d'attributions en ces matières entre les communes d'Anvers et de Beveren, étant entendu que la compétence d'Anvers sur la rive gauche ne concernerait que les tâches relatives à la gestion portuaire.

Une telle hypothèse est déjà visée par l'article 128bis de la loi communale qui prévoit que des corps de police peuvent être appelés à coopérer et que l'accord est conclu sous les auspices des gouverneurs de province. Il ne serait même pas nécessaire de faire intervenir la police communale d'Anvers sur la rive gauche si la ville voulait étendre le cadre de la capitainerie du port qui pourrait être compétente pour le port sur les deux rives. Quant aux services de lutte contre l'incendie, le partage pourrait se faire comme

de verdeling als volgt gebeuren: de brandbestrijding te land zou worden toevertrouwd aan het brandweerkorps van Beveren en de brandbestrijding te water zou onder Antwerpen ressorteren.

Voor de gouverneur van de Provincie Antwerpen is het van essentieel belang dat er slechts één instantie verordenende politionele macht zou krijgen in het gehele havengebied. Het besturen van een havengebied is geen eenvoudige zaak. Indien de door de burgemeester van Antwerpen en de provinciegouverneur van Antwerpen genomen politimaatregelen niet kunnen worden toegepast op de linkerscheldeoever, zou dit in bepaalde dringende gevallen katastrofale gevolgen kunnen hebben.

7. Tijdens de algemene bespreking werd de gedachtenwisseling voortgezet die in aanwezigheid van de afgevaardigingen was begonnen over de concurrentie tussen de havens, de juridische en consulaire problemen die zouden rijzen bij ontstentenis van gebiedsoverdracht, de noodzaak van een nationaal havenbeleid, de vrijwaring van de belangen van de andere gewesten van ons land en over de noodzakelijkheid om het overleg met Nederland over de Schelde-Maasverdragen zo spoedig mogelijk te hervatten. De desbetreffende discussies zijn bij de algemene bespreking ondergebracht.

DEEL III

BESPREKING TEN GRONDE DOOR DE COMMISSIE

HOOFDSTUK I

Uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen (1)

Met dit wetsontwerp wordt beoogd een beheersstatuut voor het Linkerscheldeoevergebied uit te vaardigen.

Reeds tijdens de voorgaande legislatuur werd een aanvang gemaakt met de bespreking van dit ontwerp. Gelet op de gewijzigde politieke omstandigheden is het noodzakelijk de bespreking ervan volledig te hervatten.

1. Historisch overzicht

In het Waasland en in Antwerpen bestaan sinds lang zeer uiteenlopende opvattingen over de wijze waarop de havenuitbreiding op de linkerscheldeoever en het daarbij aansluitend industriegebied dienen beheerd te worden. De betwisting daaromtrent vertraagde reeds geruime tijd de ontwikkeling van dit havengebied.

Het standpunt dat in verband met de uitbreiding van het haven- en industriegebied door de stad Antwerpen op 21 oktober 1966 voor het eerst werd geformuleerd kwam er op neer dat voor de havenuitbreiding op de linkeroever alleen de aanhechting van het grondgebied van de betrokken gemeenten een oplossing kon bieden. Het ACUSH-verslag dat door de ambtenaren van de stad aan deze kwestie werd gewijd, wees op de moeilijkheden die zouden ontstaan met een regeling zonder aanhechting van grondgebied.

De gemeenten uit het Land van Waas hebben eertijds dit voorstel steeds met klem afgewezen, en gesteld dat de havenexploitatie op het linkeroevergebied zonder meer kan worden toevertrouwd aan de bestaande Intercommunale van het Land van Waas.

(1) De uiteenzetting werd gehouden vóór de in het 2^e deel van het verslag voorgegeven hoorzittingen.

suit: la lutte contre l'incendie sur terre serait confiée au corps des pompiers de Beveren et la lutte contre l'incendie sur l'eau serait du ressort d'Anvers.

Pour le gouverneur de la province d'Anvers il est d'une importance capitale qu'une seule instance reçoive un pouvoir réglementaire de police sur tout le territoire portuaire. La gestion d'une zone portuaire n'est pas chose facile. Si les mesures de police prises par le bourgmestre d'Anvers et le gouverneur de la province d'Anvers ne peuvent pas être appliquées sur la rive gauche de l'Escaut, cela pourrait avoir dans certains cas urgents des conséquences catastrophiques.

7. Les discussions entamées en présence des délégations concernant la concurrence entre les ports, les problèmes juridictionnels et consulaires qui surgiront à défaut de transfert de territoire, la nécessité d'une politique portuaire nationale, la sauvegarde des intérêts des autres régions du pays et concernant la nécessité de reprendre au plus tôt les négociations avec les Pays-Bas au sujet des traités sur le coude de Bath et le canal du Baalhoek, ont été poursuivies lors de la discussion générale. Elles sont reprises sous cette rubrique.

III^e PARTIE

DISCUSSION SUR LE FOND PAR LA COMMISSION

CHAPITRE I

Exposé du Ministre des Communications (1)

Le présent projet de loi tend à établir un statut de gestion pour le territoire de la rive gauche de l'Escaut.

La discussion de ce projet avait déjà été entamée au cours de la précédente législature. En raison du changement de la situation politique, il convient de reprendre entièrement cette discussion.

1. Aperçu historique

Au Pays de Waas et à Anvers existent depuis longtemps des conceptions très divergentes quant à la manière de gérer l'extension portuaire sur la rive gauche de l'Escaut, ainsi que la zone industrielle y afférente. La contestation à ce sujet retardait depuis longtemps le développement de cette zone portuaire.

Le point de vue exprimé pour la première fois à ce sujet par la ville d'Anvers le 2 octobre 1966 était que la seule solution possible pour l'extension du port sur la rive gauche consistait à rattacher le territoire des communes en cause. Le rapport « ACUSH », élaboré par les fonctionnaires de la ville à propos de cette question, soulignait les difficultés qui résulteraient d'un règlement sans rattachement de territoire.

Cette proposition a naguère essuyé un refus catégorique de la part des communes du Pays de Waas qui considéraient que l'exploitation du port sur le territoire de la rive gauche pouvait être confiée sans réserve à l'Intercommunale existante du Pays de Waas.

(1) Cet exposé a précédé les auditions reprises dans la 2^e partie du rapport.

Met de bedoeling beide standpunten te verzoenen en een voor beide partijen aanvaardbare beheersformule uit te werken, werd op het departement van Verkeerswezen, onder voorzitterschap van de Minister, een werkgroep Linkeroever opgericht, waaraan vertegenwoordigers van het Land van Waas, de stad Antwerpen en de onderscheiden ministeriële departementen deelnamen.

Na uitvoerige besprekingen kwamen de partijen op 16 december 1974 tot de volgende basisopties voor de verder uit te werken regeling :

1) het havenbeheer zou aan de stad Antwerpen worden toevertrouwd;

2) wat het grond- en industriebeheer betreft, zou een intercommunale samenwerking tot stand worden gebracht in de schoot van een op te richten intercommunale.

Deze basisopties werden op 16 december door alle aanwezigen aanvaard en een werkgroep ad hoc werd ermede belast om op grond hiervan een definitieve ontwerpregeling uit te werken.

In zijn advies deelde de Raad van State ten andere mede dat aan de stad Antwerpen het effectieve havenbeheer op het grondgebied van de linkeroevergemeenten kan worden toevertrouwd.

Op grond van dit advies werd een eerste werkdocument op 18 juli 1975 principieel goedgekeurd door de Minister-raad. Deze ontwerp-regeling bevatte als voornaamste elementen :

1) samenwerking in het kader van een nieuwe Intercommunale voor Grond- en Industriebeheer met deelneming van het Rijk, de stad Antwerpen, de gemeente Beveren, de Intercommunale van het Land van Waas en de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen;

2) toekenning van de havenexploitatie aan de stad Antwerpen;

3) niet-annexatie van het grondgebied van de Linkeroevergemeenten en behoud van de gemeentelijke autonomie, met bijzondere voorzieningen wat de brandweer, het politietoezicht en de ruimtelijke ordening betreft.

Op grond van deze principes werd het definitief wetsontwerp opgesteld dat in de Ministerraad van 13 februari 1976 werd goedgekeurd.

2. Structuur van het wetsontwerp

De structuur van het wetsontwerp, waarbij tegelijk de draagwijdte ervan tot uiting komt, kan als volgt worden samengevat :

1) er wordt onderscheid gemaakt tussen het haven- en het industriegebied gelegen op het grondgebied van de linkeroever van de Schelde;

2) het grondbeleid en het industrieel beleid worden toevertrouwd aan een intercommunale vereniging bestaande uit de gemeente Beveren en de Intercommunale Vereniging van het Waasland voor 30 %, de stad Antwerpen voor 25 %, de gemeente Zwijndrecht voor 5 %, de provincie Oost-Vlaanderen voor 10 %, de provincie Antwerpen voor 5 % en de Staat voor 25 %.

De bijkomende winsten van de Intercommunale Vereniging worden voor meer dan 2/3 verdeeld tussen de aandeelhouders van het Waasland en die van Oost-Vlaanderen;

Dans le but de concilier les deux points de vue et d'élaborer une formule de gestion acceptable pour les deux parties, il a été créé au département des Communications un groupe de travail « Linkeroever » sous la présidence du Ministre; ce groupe de travail était composé de représentants du pays de Waas, de la ville d'Anvers et des divers départements ministériels.

A l'issue d'amples discussions, les parties ont pris, le 16 décembre 1974, les options fondamentales suivantes en ce qui concerne le régime à élaborer ultérieurement :

1) la gestion portuaire serait confiée à la ville d'Anvers;

2) quant à la gestion foncière et industrielle, celle-ci ferait l'objet d'une collaboration intercommunale au sein d'une intercommunale à créer.

Le 16 décembre, après que ces options fondamentales eurent été adoptées à l'unanimité, un groupe de travail ad hoc fut chargé d'élaborer un régime définitif fondé sur lesdites options.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a précisé dans son avis que la gestion portuaire effective sur le territoire des communes de la rive gauche pouvait être confiée à la ville d'Anvers.

Sur la base de cet avis, un premier document de travail a reçu le 18 juillet 1975 l'approbation de principe du Conseil des Ministres. Les éléments principaux de ce projet de réglementation étaient les suivants :

1) coopération dans le cadre d'une nouvelle société intercommunale de gestion foncière et industrielle à participation de l'Etat, de la ville d'Anvers, de la commune de Beveren, de l'Intercommunale du Pays de Waas et des provinces d'Anvers et de Flandre orientale;

2) concession de l'exploitation portuaire à la ville d'Anvers;

3) non-annexion du territoire des communes de la rive gauche et maintien de l'autonomie communale, la lutte contre l'incendie, la surveillance de police et l'aménagement du territoire faisant l'objet de dispositions particulières.

Ces principes ont servi de base à l'élaboration du projet de loi définitif, approuvé en Conseil des Ministres du 13 février 1976.

2. Structure du projet de loi

La structure du projet de loi, qui en montre en même temps la portée, peut être résumée comme suit :

1) une distinction est faite entre la région portuaire et la région industrielle située sur le territoire de la rive gauche de l'Escaut et celles-ci sont délimitées;

2) la politique foncière et industrielle est confiée à une association intercommunale composée comme suit : la commune de Beveren et l'association intercommunale du Pays de Waas à concurrence de 30 %, la ville d'Anvers à concurrence de 25 %, la commune de Zwijndrecht à concurrence de 5 %, la province de Flandre orientale à concurrence de 10 %, la province d'Anvers à concurrence de 5 % et l'Etat à concurrence de 25 %.

Les bénéfices supplémentaires de l'Association intercommunale sont répartis pour plus des 2/3 entre les actionnaires du Pays de Waas et de Flandre orientale;

3) De stad Antwerpen wordt belast met het volledige havenbeleid en krijgt daarvoor de nodige bevoegdheid. Het administratieve toezicht op het havenbeleid van de linker- en rechteroever wordt uitgeoefend door de Minister(s) die ter zake bevoegd is (zijn).

De Koning bepaalt de regeling van de uitoefening van dat toezicht.

De haven van de linkeroever en die van de rechteroever zijn onder een zelfde toezicht geplaatst, en ressorteren onder de rechtstreekse controle van de centrale overheid;

4) bij de Intercommunale Vereniging wordt een Havenraad opgericht die adviserende bevoegdheid heeft voor alle problemen in verband met de ontwikkeling en het beheer van de haven. Deze Raad bestaat uit een voorzitter, die op voorstel van de Minister van Verkeerswezen door de Koning benoemd wordt, en een gelijk aantal vertegenwoordigers van de stad Antwerpen enerzijds en van de gemeente Beveren anderzijds, alsook uit vertegenwoordigers van de Staat en van de gemeente Zwijndrecht.

De Koning regelt de samenstelling en de werking van de Raad;

5) er wordt een aparte boekhouding gepland ten einde de resultaten van de havenexploitatie gedurende de lanceringsperiode te bepalen;

6) voor de werking van de politie moeten de gemeenten die op het grondgebied van de Linkerscheldeoever zijn gevestigd, ingevolge artikel 128 van de Gemeentewet onderling zowel als met de stad Antwerpen een oplossing vinden. In verband met het overleg en het optreden in spoedgevallen zijn de burgemeesters verplicht aan de Minister van Binnenlandse Zaken een gepaste reglementering in overeenstemming met de provinciegouverneurs voor te leggen;

7) in verband met de brandbestrijding, wordt een gelijkvormige reglementering en bestrijding gepland tussen de rechter- en de linkeroever;

8) op het stuk van de ruimtelijke ordening, van stedenbouw en van bescherming van het leefmilieu in het industriegebied krijgt de stad Antwerpen een raadgevende rol toegewezen.

* * *

Het wil de Minister voorkomen dat het ontwerp, waarover na lange en uitvoerige besprekingen met alle betrokken instanties een principieel akkoord werd bereikt, als een eerlijk en aanvaardbaar compromis kan worden beschouwd.

Recente ontwikkelingen wijzen er overigens op dat iedereen de noodzaak inziet om tot een eerzame compromisoplossing te komen. Nu de standpunten van de onderhandelende partijen in de loop van het voorbije jaar enerzijds werden herbevestigd maar terzelfdertijd werden genuanceerd, is het ogenblik aangebroken om in de commissie de bespreking van de definitieve tekst en van eventuele amendementen aan te vatten.

De Regering dringt aan op een spoedige besluitvorming. Dit betekent echter niet dat het ontwerp ongewijzigd moet worden aangenomen.

HOOFDSTUK II

Algemene bespreking (1)

1. De in het gemeenschapspact geplande structuurhervorming (bijlage 1 bij de regeringsverklaring van 7 juni 1977) zal een weerslag op het wetsontwerp hebben :

(1) De algemene bespreking volgde op de bespreking over de ordening van het L. S. O.-gebied (Deel I, hoofds. V).

3) la ville d'Anvers est chargée de l'unité de gestion portuaire et reçoit à cet effet les compétences nécessaires. La tutelle administrative de la gestion portuaire des rives gauche et droite, est exercée par le(s) Ministre(s) compétent(s) en la matière.

La Roi fixe les modalités qui régissent l'exercice de cette tutelle.

Le port de la rive gauche et celui de la rive droite sont placés sous une même tutelle sous contrôle directe de l'autorité centrale;

4) Au sein de l'association intercommunale est créé un Conseil portuaire avec compétence consultative pour tous les problèmes relatifs au développement et à la gestion du port. Ce conseil se compose d'un président nommé par le Roi sur proposition du Ministre des Communications et d'un nombre égal de représentants de la ville d'Anvers, d'une part, et de la commune de Beveren, d'autre part, ainsi que de représentants de l'Etat et de la commune de Zwijndrecht.

Le Roi fixe la composition et le mode de fonctionnement du conseil.

5) une comptabilité distincte particulière est prévue afin de déterminer les résultats de l'exploitation portuaire au cours de la période de lancement;

6) en ce qui concerne les interventions de police à effectuer, les communes situées sur le territoire de la rive gauche de l'Escaut devront, en application de l'article 128 de la loi communale, s'entendre tant entre elles qu'avec la ville d'Anvers. En ce qui concerne la concentration et l'intervention dans les cas d'urgence, les bourgmestres sont tenus de présenter au Ministre de l'Intérieur une réglementation adéquate en accord avec les gouverneurs de province;

7) en ce qui concerne la lutte contre l'incendie, une unité de réglementation et de lutte est prévue entre la rive droite et la rive gauche;

8) sur le plan de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la protection de l'environnement dans la zone industrielle, un rôle consultatif est conféré à la ville d'Anvers.

* * *

Le Ministre est d'avis que le projet, sur lequel un accord de principe a été obtenu après de longues et larges discussions avec toutes les instances concernées, peut être considéré comme un compromis honnête et acceptable.

De récents développements montrent d'ailleurs que chacun comprend la nécessité de parvenir à une solution de compromis honorable. A présent que les positions des parties à la négociation ont, au cours de l'année écoulée, été, d'une part, réaffirmées mais ont en même temps été nuancées, le moment semble venu d'entamer en commission la discussion du texte définitif et des amendements éventuels.

Le Gouvernement actuel insiste pour que les travaux aboutissent rapidement. Toutefois, cela n'implique pas que le projet doive être approuvé sans modification.

CHAPITRE II

Discussion générale (1)

1. La réforme des structures prévue par le pacte communautaire (annexe I de la déclaration gouvernementale du 7 juin 1977) aura des incidences sur le projet de loi :

(1) La discussion générale a suivi la discussion concernant l'aménagement du territoire R. G. E. (1^{re} partie, chap. V).

a) de grote infrastructuurwerken blijven uitsluitend tot de bevoegdheid van de nationale overheid behoren.

Het ontwerp houdt daar geen rekening mee, aangezien het beheer van de Antwerpse haven op beide Scheldeoevers wordt toevertrouwd aan de gemeentelijke overheid, die zal afhangen van de gewesten, zonder toezicht op nationaal vlak;

b) het ontwerp gaat voorbij aan het feit dat de provincies als politiek orgaan zullen verdwijnen;

c) de intercommunale verenigingen van openbaar nut zullen onder de subgewesten ressorteren. Geldt dat ook voor de «maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid op de linkerscheldeover» die bij het ontwerp wordt opgericht?

Het ware niet wenselijk dat die intercommunale vereniging onder het subgewest Sint-Niklaas - Lokeren zou ressorteren.

De Minister is van gevoelen dat men niet moet vooruitlopen op de toekomstige hervorming van onze instellingen.

Het gemeenschapspact is pas op 17 januari jongstleden omschreven in het Stuyvenberg-akkoord en de wetteksten moeten nog worden opgesteld.

Om sociaal-economische redenen kunnen wij niet — misschien nog jaren — blijven wachten tot de nieuwe structuren van ons land in werking treden.

Met het nodige voorbehoud moet toch reeds worden aangestipt dat het gemeenschapspact het algemeen toezicht op de ondergeschikte besturen toevertrouwt aan de gewesten, uitzonderingen daargelaten. De havens zouden onder die uitzonderingen kunnen vallen, maar er staat nog niets vast. De nieuwe maatschappij die door het ontwerp wordt opgericht, zou kunnen worden beschouwd als een vereniging met een specifieke en niet algemene bevoegdheid. Als zodanig zou ze niet onder de subgewesten vallen.

Hoewel de havens van nationaal belang zijn, ziet de Minister niet in waarom het nodig zou zijn aan de gemeenten het beheer van de havens te ontnemen.

Europees gezien is het beheer van de havens door de gemeenten overigens het meest voorkomende stelsel, dat deugdelijk is gebleken.

2. De Minister verschaft de commissie documentatie over de wijze waarop de verschillende Belgische havens worden beheerd.

Het stelsel van beheer van de Belgische zeehavens en van de overige havens is, al naar het geval:

Antwerpen: gemeentelijke haven.

Gent: gemeentelijke haven.

Brugge-Zeebrugge: maatschappij.

Oostende: gemeentelijke haven.

Nieuwpoort: gemeentelijke haven.

Brussel: maatschappij.

Luik: autonome haven.

Charleroi: autonome haven.

a) Het beheer van de gemeentelijke havens (Antwerpen, Gent, Oostende en Nieuwpoort) steunt op de wetgeving op het bestuur van de gemeenten (gemeentewet van 30 maart 1836 met de daarin aangebrachte wijzigingen).

a) les grandes infrastructures seront de la compétence exclusive du pouvoir national.

Le projet n'en tient pas compte puisqu'il confie la gestion du port d'Anvers sur les deux rives de l'Escaut au pouvoir communal, qui relèvera des régions, sans tutelle nationale;

b) le projet ne tient pas compte du fait que les provinces disparaîtront en tant qu'entités politiques;

c) les associations intercommunales d'intérêt général relèveront des sous-régions. En sera-t-il ainsi de la «société pour la politique foncière et industrielle de la rive gauche de l'Escaut» que crée le projet?

Il serait inopportun que cette association intercommunale relève de la sous-région Sint-Niklaas - Lokeren.

Le Ministre estime qu'il n'y a pas lieu de préjuger ici de la réforme future de nos institutions.

Le pacte communautaire vient à peine d'être circonscrit par les accords du Stuyvenberg, le 17 janvier dernier, et les textes juridiques doivent encore être établis.

Des impératifs socio-économiques ne nous permettent pas d'attendre, peut-être des années, que les nouvelles structures du pays soient mises en place.

Sous toutes réserves, il fait cependant déjà remarquer que le pacte communautaire prévoit que la tutelle générale sur les pouvoirs subordonnés sera de la compétence des régions, sauf exceptions. Les ports pourraient être repris parmi ces dernières, mais rien n'est encore fixé. En ce qui concerne la nouvelle société que crée le projet, celle-ci pouvant être considérée comme une association à compétence spécifique et non générale, ne devrait pas relever des sous-régions.

Quoique les ports soient d'intérêt national, le Ministre ne voit pas pour autant la nécessité de dessaisir les communes de la gestion des ports.

Sur le plan européen, la gestion communale des ports est d'ailleurs la formule la plus fréquente qui a fait ses preuves.

2. Le Ministre a documenté la commission sur les modes de gestion des différents ports belges.

Les ports maritimes belges et les autres ports ont les formes de gestion suivantes:

Anvers: port communal

Gand: port communal

Bruges - Zeebrugge: société

Oostende: port communal

Nieuport: port communal

Bruxelles: société

Liège: port autonome

Charleroi: port autonome

a) L'administration des ports communaux (Anvers, Gand, Ostende et Nieuport) s'appuie sur la législation concernant l'administration des communes (loi communale du 30 mars 1836 et modifications).

Hoewel de zeehavens een industrieel karakter hebben, is geen enkele gemeentelijke haven ingesteld als een gemeentebedrijf, dat beheerd wordt volgens industriële en commerciële methoden (art. 147 bis/quater van de gemeenwet).

De hoogste gemeentelijke autoriteit is de gemeenteraad. Deze staat onder het toezicht van de provincie en van de centrale overheid, meer bepaald van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Bepaalde gemeenteraadsbesluiten dienen daarom door deze autoriteiten goedgekeurd te worden, o.m. de verordeningen inzake havenexploitatie.

Het dagelijkse beheer van de gemeente en van de haven als gemeentedienst wordt waargenomen door het college van burgemeester en schepenen. In gemeen overleg verdelen de leden van het college de sectoren van het beheer. Zo ressorteert de haven van Gent thans onder de burgemeester; voor de overige gemeentelijke havens is dat een schepen.

Het college van burgemeester en schepenen, dat zelf over bepaalde volmachten beschikt, voert de besluiten van de gemeenteraad uit en heeft daartoe een bestuursapparaat te zijner beschikking, dat onder de algemene leiding van de gemeentesecretaris staat.

De uitgaven en ontvangsten van de stad worden verricht door de gemeenteontvanger. Voor het innen van de ontvangsten uit de havenexploitatie wordt zijn bevoegdheid in de grote gemeentelijke havens overgedragen aan een bijzondere ontvanger. Hij zelf blijft echter persoonlijk verantwoordelijk tegenover het college van burgemeester en schepenen.

De stedelijke dienst die het uitvoerend orgaan inzake beheer en exploitatie van de haven vormt, is de havendienst. Deze is een onderdeel van het bestuursapparaat van de gemeente.

De aangelegenheden die verband houden met de haven, maar die niet rechtstreeks het beheer en de exploitatie raken, worden in grote gemeentelijke havens behandeld via de verschillende directies en diensten van het stadsbestuur, die ieder afzonderlijk een eigen administratieve taak vervullen (personeel, rechtszaken, financiële aangelegenheden enz.).

De exploitatie van de haven geschiedt op grond van de gemeentewet, die hiervoor in geen enkele particulariteit of uitzondering voorziet. De havendienst is bijgevolg aan dezelfde gemeentelijke reglementering onderworpen als elke andere gemeentedienst en derhalve ook aan het toezicht dat op de gemeentebesturen wordt uitgeoefend door de provincie en de Regering. Dit administratief toezicht is vooral van juridische aard en houdt minder rekening met haven-economische overwegingen.

Op het niveau van het hoofdbestuur wordt het toezicht over de gemeentelijke havens uitsluitend uitgeoefend door het Ministerie van Binnenlandse Zaken, behoudens de volgende uitzonderingen, die slechts betrekking hebben op een zeer klein gedeelte van het havengebied.

— Antwerpen

Krachtens overeenkomst C van 30 januari 1939 tussen Staat en stad, goedgekeurd bij de wet van 23 juni 1947, worden de Scheldekaaien, die eigendom zijn en blijven van de Staat, tot 1997 in exploitatie gegeven aan de stad.

In deze overeenkomst is ook bepaald dat de verordeningen en tarieven betreffende de exploitatie van de Scheldekaaien door de Staat moeten worden goedgekeurd.

Daar deze overeenkomst namens de Staat werd ondertekend door de Ministers van Financiën en van Openbare Werken, werd daaruit afgeleid dat de koninklijke besluiten tot goedkeuring van de verordeningen en tarieven voor zover die betrekking hebben op de Scheldekaaien, niet

Bien que les ports maritimes aient un caractère industriel, aucun port communal n'est institué comme entreprise communale qui est gérée selon des méthodes industrielles et commerciales (art. 147 bis/quater de la loi communale).

La plus haute autorité communale est le conseil communal. Celui-ci est soumis à la tutelle de la province et de l'autorité centrale, plus précisément le Ministère de l'Intérieur. C'est pourquoi il incombe à ces autorités d'homologuer certaines délibérations du conseil communal, entre autres, les dispositions en matière d'exploitation portuaire.

L'administration quotidienne de la commune et du port comme service communal est assurée par le collège des bourgmestre et échevins. En accord mutuel, les membres du conseil se partagent les secteurs de l'administration. Ainsi le port de Gand est actuellement de la compétence du bourgmestre tandis qu'un échevin s'occupe des autres ports communaux.

Le collège des bourgmestre et échevins, qui est lui-même doté de certains pouvoirs, exécute les décisions du conseil communal et dispose à cet effet d'une organisation administrative qui se trouve sous la direction générale du secrétaire communal.

Les dépenses et recettes de la ville sont effectuées par le receveur communal. Pour l'encaissement des recettes en rapport avec l'exploitation portuaire, ses pouvoirs sont conférés à un receveur particulier dans les grands ports communaux. Il reste toutefois responsable vis-à-vis du collège des bourgmestre et échevins.

Le service communal, qui forme l'organe exécutif en matière d'administration et d'exploitation du port, est le service portuaire. Celui-ci constitue un élément de l'appareil administratif de la commune.

Les affaires en rapport avec le port mais qui n'impliquent pas directement l'administration et l'exploitation sont traitées dans les grands ports communaux par l'intervention de différentes directions et différents services de l'administration de la ville, qui remplissent chacun séparément leur propre tâche administrative (personnel, affaires de droit, affaires financières, etc.).

L'exploitation du port a lieu sur base de la loi communale qui ne prévoit aucune particularité ou exception à ce propos. Par conséquent, le service portuaire est soumis à la même réglementation communale que tout autre service communal et partant, à la tutelle administrative qui est exercée sur les administrations communales par la province et par le Gouvernement. Ce contrôle administratif est surtout d'ordre juridique et tient moins compte de considérations d'économie portuaire.

Au niveau de l'administration centrale, seul le Ministère de l'Intérieur exerce la tutelle sur les ports communaux, sauf les exceptions suivantes qui ne concernent qu'une très petite partie de la zone portuaire.

— Anvers

Conformément à l'accord C du 30 janvier 1939 entre l'Etat et la ville, approuvé par la loi du 23 juin 1947, les quais de l'Escaut, qui sont et restent la propriété de l'Etat, sont donnés en exploitation à la ville jusqu'en 1997.

Cet accord stipule aussi que les délibérations et les tarifs concernant l'exploitation des quais de l'Escaut doivent être soumis à l'approbation de l'Etat.

Etant donné que cet accord a été signé au nom de l'Etat par les Ministres des Finances et des Travaux publics, il en a été déduit que les arrêtés royaux portant approbation des délibérations et des tarifs, pour autant qu'ils concernent les quais de l'Escaut, doivent à la fois être contresignés par le

alleen door de Minister van Binnenlandse Zaken, maar ook door de Ministers van Financiën en van Openbare Werken mede-ondertekend worden.

De bij koninklijk besluit goed te keuren verordeningen en tarieven werden tot nu toe voor advies voorgelegd aan de Minister van Verkeerswezen ingevolge een tussen Binnenlandse Zaken en Verkeerswezen overeengekomen regeling.

N.a.v. de tariefwijziging van 1 januari 1975 werd aan Binnenlandse Zaken gevraagd om voortaan de koninklijke besluiten te laten mede-ondertekenen door de Minister van Verkeerswezen. Dit zou het geval moeten zijn voor de goedkeuring van de tariefwijziging van 1 januari 1978.

Volledigheidshalve dient te worden verwezen naar het wetsontwerp betreffende het beheer van het linkerschelde-oevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen.

Artikel 15 van dit ontwerp bepaalt dat « het administratief toezicht op het havenbeheer en de havenexploitatie op de linker- en rechterscheldeoever door de Koning wordt geregeld ».

Gestreefd wordt naar een uniforme regeling waarbij o.m. een einde wordt gemaakt aan het tweevoudige toezicht door de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen.

Een mogelijke oplossing waarin bij koninklijk besluit zou kunnen worden voorzien is één enkel toezicht door de centrale overheid, waarbij dan één departement, Binnenlandse Zaken of Verkeerswezen, of beide departementen bevoegdheid zouden krijgen.

— Gent

Een gelijkaardige regeling als hierboven is vermeld voor de Scheldekaaien te Antwerpen, bestaat ook te Gent voor wat de voorhaven betreft, ingevolge de overeenkomst van 2 augustus 1880 tussen stad en Staat, goedgekeurd bij de wet van 10 januari 1881.

De koninklijke besluiten tot goedkeuring van de verordeningen en tarieven worden, voor wat de voorhaven betreft, niet alleen door de Minister van Binnenlandse Zaken maar ook door de Ministers van Financiën, van Openbare Werken en van Verkeerswezen mede-ondertekend.

— Oostende

Zelfde regeling als te Gent, maar voor het hele havengebied van de stadshaven, op grond van de overeenkomst van 10 oktober 1894, goedgekeurd bij de wet van 10 oktober 1894 en de overeenkomst van 5/12 augustus 1912, waarvoor machtiging verleend werd bij de wet van 18 mei 1912.

— Nieuwpoort

Ingevolge de bovenvermelde regeling tussen Binnenlandse Zaken en Verkeerswezen, worden de koninklijke besluiten tot goedkeuring van de tarieven niet alleen door de Minister van Binnenlandse Zaken, maar ook door de Minister van Verkeerswezen mede-ondertekend.

b) De haven van Brugge-Zeebrugge

Het beheer van de haven van Brugge-Zeebrugge werd geregeld bij overeenkomst tussen de Staat, de stad Brugge en de bouwers van de haven, afgesloten op 1 juni 1894 en goedgekeurd bij de wet van 11 september 1895 en latere wijzigingen.

Het beheer werd toevertrouwd aan de N. V. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (M. B. Z.), die sinds de wet van 16 maart 1954 wordt beschouwd als een instelling van openbaar nut (categorie B) en onder toezicht staat van de Minister van Openbare Werken.

Ministre de l'Intérieur et par les Ministres des Finances et des Travaux publics.

Les délibérations et tarifs à approuver par arrêté royal ont jusqu'à présent été soumis à l'avis du Ministre des Communications en vertu d'un règlement intervenu entre les administrations de l'Intérieur et des Communications.

A propos de la modification de tarif du 1^{er} janvier 1975, il a été demandé au département de l'Intérieur de faire contre-signer désormais les arrêtés royaux par le Ministre des Communications. Cela devrait être le cas pour l'approbation de la modification de tarif du 1^{er} janvier 1978.

Pour être complet, il faut se référer au projet de loi relatif à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers.

L'article 15 de ce projet stipule : « La tutelle administrative de la gestion et de l'exploitation portuaire des rives gauche et droite de l'Escaut est réglée par le Roi ».

Un règlement uniforme existerait, qui exclurait, entre autres, la dualité du pouvoir de tutelle des provinces de Flandre orientale et d'Anvers.

Une solution possible qui pourrait être prévue par arrêté royal consiste en une tutelle unique exercée par l'autorité centrale. Un département, l'Intérieur ou les Communications, ou les deux départements seraient compétents.

— Gand

Un règlement analogue à celui mentionné plus haut pour les quais de l'Escaut existe aussi à Gand en ce qui concerne l'avant-port, à la suite de l'accord du 2 août 1880 entre la ville et l'Etat, approuvé par la loi du 10 janvier 1881.

Les arrêtés royaux portant approbation des délibérations et tarifs en ce qui concerne l'avant-port sont à la fois contre-signés par le Ministre de l'Intérieur et les Ministres des Finances, des Travaux publics et des Communications.

— Ostende

Même règlement qu'à Gand, mais pour toute la région portuaire du port urbain, sur base de l'accord du 10 octobre 1894, approuvé par la loi du 10 octobre 1894 et l'accord du 5/12 août 1912, auquel il a été donné mandat par la loi du 18 mai 1912.

— Nieuport

Conformément au règlement mentionné ci-dessus intervenu entre les administrations de l'Intérieur et des Communications, les arrêtés royaux portant approbation des tarifs sont à la fois contresignés par le Ministre de l'Intérieur et le Ministre des Communications.

b) Le port de Bruges-Zeebrugge

L'administration du port de Bruges-Zeebrugge a été réglée par l'accord entre l'Etat, la ville de Bruges et les constructeurs du port, conclu le 1^{er} juin 1894 et approuvé par la loi du 11 septembre 1895 et ses modifications ultérieures.

L'administration a été confiée à la S. A. M. B. Z. qui, depuis la loi du 16 mars 1954, est considérée comme une institution d'utilité publique (catégorie B) et qui est sous la tutelle du Ministre des Travaux publics.

De concessie loopt tot 1997, maar kan worden verlengd. Het hoogste gezagsorgaan bij de M. B. Z. is de algemene vergadering van de aandeelhouders.

De bevoegdheid van de algemene vergadering is die waarin de wet op de handelsvennootschappen voorziet.

Het beheer wordt gevoerd door de raad van beheer, bestaande uit minimum 5 en maximum 15 beheerders, van wie 2 leden worden benoemd door de Regering, 2 door de stad Brugge en de overige door de algemene vergadering. De ambtsperiode van de beheerders is 6 jaar.

De voorzitter van de raad van beheer wordt om de drie jaar door de raad uit zijn leden benoemd.

Een college van commissarissen (minimum 3, maximum 5) wordt benoemd door de algemene vergadering; het oefent toezicht uit over de boekhouding van de maatschappij.

De directeur-generaal van de haven wordt benoemd door de raad van beheer volgens de desbetreffende bepalingen van het personeelsstatuut van de instelling.

De M. B. Z. staat onder het toezicht van de Ministers van Openbare Werken en van Financiën. Dit toezicht wordt uitgeoefend door bemiddeling van een regeringscommissaris benoemd door elk van deze twee ministers. Indien de Minister van Financiën geen regeringscommissaris aangewezen heeft, treedt de regeringscommissaris aangewezen door de Minister van Openbare Werken in zijn plaats op inzake alle beslissingen met een budgettaire of financiële terugslag.

Ook de Minister onder wie het openbaar ambt ressorteert, heeft bepaalde bevoegdheden inzake personeelsaangelegenheden.

De haventarieven worden goedgekeurd bij koninklijk besluit op voorstel van de Ministers van Openbare Werken en van Financiën.

c) *De haven van Brussel*

Het beheer van de haven van Brussel berust bij de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, opgericht op 13 juni 1896 en waarvan de statuten werden goedgekeurd bij koninklijk besluit van 10 juli 1896 krachtens de wet van 11 september 1895.

De duur van de vennootschap loopt nog tot eind 1986.

Het hoogste gezagsorgaan is de algemene vergadering.

Het beheer wordt gevoerd door de raad van beheer bestaande uit 10 leden. Deze worden benoemd als volgt: 5 door de Regering, 3 door de gemeenteraad van Brussel, 1 door de provincieraad van Brabant en 1 lid vertegenwoordigt de gemeenten die in de algemene vergadering zetelen. Hun ambtsperiode bedraagt 5 jaar.

De voorzitter wordt gekozen uit de leden die door de Regering zijn benoemd.

Een college van 3 commissarissen, benoemd door de algemene vergadering, oefent toezicht uit op de boekhouding van de maatschappij.

De N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel valt onder categorie B van de instellingen van openbaar nut, die voorkomt in de wet van 16 maart 1954, en is derhalve onderworpen aan hetzelfde toezicht als hierboven is vermeld voor de haven van Brugge-Zeebrugge.

d) *De haven van Luik*

Luik is een autonome haven ingesteld bij de wet van 21 juni 1937 en waarbij ook de overeenkomst van 8 december 1936 tussen de stad Luik en de Staat alsmede de statuten van de autonome haven goedgekeurd werden.

De raad van beheer is samengesteld voor de ene helft uit leden benoemd door de Staat en voor de andere helft uit leden benoemd door de stad Luik en de gemeenten die aan het beheer van de haven zouden deelnemen.

La concession va jusqu'en 1997 mais peut être prolongée. La plus haute autorité de la M. B. Z. est l'assemblée générale des actionnaires.

La compétence de l'assemblée générale est celle prévue dans la loi sur les sociétés commerciales.

L'administration est assurée par le conseil d'administration composé de 5 administrateurs minimum et 15 maximum, dont 2 membres sont nommés par le Gouvernement, 2 par la ville de Bruges et les autres par l'assemblée générale. La durée du mandat des administrateurs est de 6 ans.

Le président du conseil d'administration est nommé tous les trois ans par le conseil d'administration parmi ses membres.

Un collège des commissaires (3 minimum, 5 maximum), nommé par l'assemblée générale, exerce le contrôle sur la comptabilité de la société.

Le directeur général du port est nommé par le conseil d'administration selon les dispositions en la matière prévues dans le statut du personnel de l'institution.

La M. B. Z. est sous le contrôle des Ministres des Travaux publics et des Finances. Ce contrôle est exercé grâce à l'intervention d'un commissaire du Gouvernement nommé par chacun de ces deux ministres. Si le Ministre des Finances n'a pas désigné le commissaire du Gouvernement, celui désigné par le Ministre des Travaux publics interviendra à sa place dans toutes les décisions ayant des répercussions budgétaires ou financières.

Le Ministre qui la fonction publique dans ses attributions a également des pouvoirs déterminés dans les affaires de personnel.

Les tarifs portuaires sont approuvés par arrêté royal sur présentation des Ministres des Travaux publics et des Finances.

c) *Le port de Bruxelles*

L'administration du port de Bruxelles est effectuée par la S.A. Canal maritime et Installations portuaires de Bruxelles, créée le 13 juin 1896 et dont les statuts ont été approuvés par l'A.R. du 10 juillet 1896 en vertu de la loi du 11 septembre 1895.

La durée de la société s'étend actuellement jusqu'en 1986.

La plus haute autorité est l'assemblée générale.

L'administration est assurée par un conseil d'administration composé de 10 membres, nommés comme suit: 5 par le Gouvernement, 3 par le conseil communal de Bruxelles, 1 par le conseil provincial du Brabant et 1 par les communes siégeant à l'assemblée générale. La durée du mandat est de 5 ans.

Le président est choisi parmi les membres nommés par le Gouvernement.

Un collège de 3 commissaires, nommés par l'assemblée générale, exerce le contrôle sur la comptabilité de la société.

La S.A. Canal maritime et Installations portuaires de Bruxelles tombe dans la catégorie B des institutions d'utilité publique prévue par la loi du 16 mars 1954 et est par conséquent soumise à la même tutelle que celle mentionnée plus haut pour le port de Bruges - Zeebrugge.

d) *Le port de Liège*

Liège est un port autonome institué par la loi du 21 juin 1937, par laquelle l'accord du 8 décembre 1936 entre la ville de Liège et l'Etat ainsi que les statuts du port autonome ont été approuvés.

Le conseil d'administration est composé par moitié de membres nommés par l'Etat et par moitié de membres nommés par la ville de Liège et les communes qui participeraient à l'administration du port.

De burgemeester van Luik is van rechtswege voorzitter. De autonome haven van Luik valt onder categorie B van de instellingen van openbaar nut, als bepaald in de wet van 16 maart 1954 en is derhalve aan hetzelfde toezicht onderworpen als hierboven is vermeld voor de haven van Brugge-Zeebrugge.

e) *De haven van Charleroi*

Charleroi is een autonome haven ingesteld bij de wet van 12 februari 1971, waarbij de overeenkomst van 3 juli 1970 tussen de Staat, de provincie Henegouwen, de stad Charleroi en de « association intercommunale pour l'aménagement du territoire et le développement économique et social des régions de l'est et du sud du Hainaut » (A.D.E.C.), alsmede de statuten van de autonome haven goedgekeurd werden.

De autonome haven wordt beheerd door een raad van 14 leden, van wie 4 zijn aangewezen door de Staat, 1 door de provincie Henegouwen, 1 door de stad Charleroi en 8 door A. D. E. C.

De voorzitter wordt door de Minister van Openbare Werken aangewezen.

De autonome haven van Charleroi valt onder categorie B van de instellingen van openbaar nut waarin de wet van 16 maart 1954 voorziet en is derhalve aan hetzelfde toezicht onderworpen als hierboven is vermeld voor de haven van Brugge-Zeebrugge.

3. Welke gevolgen zal het ontwerp hebben voor normale bevoegdheden van de gemeenten? In de memorie van toelichting is sprake van de eerbiediging van de gemeentelijke autonomie, nl. dat er geen gebiedsafstand zou zijn en dat de « vruchten » in de eerste plaats aan de gemeenten van het Waasland zouden toekomen. Kan de Minister duidelijk preciseren op welk stuk het ontwerp afwijkt van de gemeentelijke autonomie?

De Minister geeft volgend overzicht van de bepalingen van het ontwerp die de gemeentelijke autonomie raken.

Bij de redactie van het wetsontwerp werd uitgegaan van het algemeen principe van de gemeentelijke autonomie.

Met dit principe werd uiteraard ten volle rekening gehouden voor wat betreft het gedeelte van het grondgebied van de gemeente Beveren dat niet tot het linker Scheldeovergebied behoort.

Voor het linker Scheldeovergebied moet dat aspect worden bekeken uit een oogpunt van :

- gemeentelijke inkomsten;
- politiebevoegdheid.

Aan de stad Antwerpen wordt politiebevoegdheid toegekend op grond van haar opdracht van beheerder en exploitant van de haven op het linker Scheldeovergebied.

Daar het beheer van de haven volledig bij Antwerpen berust, dient zij het op de linker- en op de rechteroever op dezelfde wijze te kunnen uitoefenen. Dit geldt eveneens voor de politiebevoegdheid. Bovendien voert de stad Antwerpen bepaalde politieke taken uit op de rechteroever krachtens artikel 6 van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins. Hetzelfde dient te gelden voor de linkeroeverhaven.

Gelet op de mogelijkheid van zware ongevallen (branden, ongevallen in een kerncentrale, ontploffingen) of van sociale spanningen (stakingen), betogingen, demonstraties e.d., in de havengebieden van de linker- en de rechteroever, die als één geheel worden gezien, wordt aan de burgemeesters van Antwerpen en Beveren bovendien de verplichting opgelegd in dergelijke gevallen eerst overleg te plegen alvorens op te treden.

Le bourgmestre de Liège est président de plein droit.

Le port autonome de Liège tombe dans la catégorie B des institutions d'utilité publique prévue par la loi du 16 mars 1954 et est par conséquent soumis à la même tutelle que celle mentionnée ci-dessus pour le port de Bruges-Zeebrugge.

e) *Le port de Charleroi*

Charleroi est un port autonome institué par la loi du 12 février 1971, par laquelle l'accord du 3 juillet 1970 entre l'Etat, la province de Hainaut, la ville de Charleroi et l'« Association intercommunale pour l'aménagement du territoire et le développement économique et social des régions de l'est et du sud du Hainaut » (A. D. E. C.) ainsi que les statuts du port autonome ont été approuvés.

Le port autonome est administré par un conseil de 14 membres dont 4 sont désignés par l'Etat, 1 par la province de Hainaut, 1 par la ville de Charleroi et 8 par l'A. D. E. C.

Le président est désigné par le Ministre des Travaux publics.

Le port autonome de Charleroi tombe dans la catégorie B des institutions d'utilité publique prévue par la loi du 16 mars 1954 et est par conséquent soumis à la même tutelle que celle mentionnée plus haut pour le port de Bruges-Zeebrugge.

3. Quelles conséquences le projet aura-t-il sur les pouvoirs normaux des communes? Il est question dans l'exposé des motifs du respect de l'autonomie communale, en ce sens qu'il n'y aurait aucune cession de territoire et que les « fruits » de l'opération iraient en premier lieu aux communes du Pays de Waas. Le Ministre peut-il préciser sur quel point le projet déroge au principe de l'autonomie communale?

Le Ministre donne l'aperçu ci-après des dispositions du projet qui concernent l'autonomie communale.

Lors de la rédaction du projet de loi, on a pris comme principe général l'autonomie communale.

En effet, le principe a été complètement respecté en ce qui concerne la partie du territoire de la commune de Beveren qui n'appartient pas au territoire de la rive gauche de l'Escaut.

Pour le territoire de la rive gauche de l'Escaut, il faut examiner l'aspect sur le plan :

- des revenus communaux;
- de la compétence de la police.

Une compétence de police a été accordée à la ville d'Anvers en fonction de sa mission de gestionnaire et d'exploitant du port sur le territoire de la rive gauche de l'Escaut.

Etant donné qu'Anvers doit assurer complètement la gestion du port, elle doit pouvoir le faire de la même façon sur la rive gauche que sur la rive droite. Cela vaut également pour la compétence de la police. De plus, la ville d'Anvers exerce des fonctions déterminées de police sur la rive droite en vertu de l'article 6 de la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port. Il faut prévoir la même chose pour la rive gauche.

Vu la possibilité d'accidents graves (incendies, accidents dans les centrales nucléaires, explosions) ou de tensions sociales (grèves), manifestations, démonstrations, etc., dans les zones portuaires des rives gauche et droite, qui sont considérées comme un tout, les bourgmestres d'Anvers et Beveren se voient de plus imposer l'obligation de soumettre leurs interventions dans des cas d'urgence à un accord préalable.

Op het vlak van de gemeentelijke inkomsten wordt de gemeentelijke autonomie volledig in acht genomen. Dat wil zeggen dat alle gemeentelijke belastingen en opdecimen naar de gemeenten Beveren en Zwijndrecht gaan, ook indien ze van activiteiten in het havengebied afkomstig zijn. Er zij opgemerkt dat uit de ervaring van de gemeente Zwijndrecht terzake gebleken is dat het hier gaat om zeer aanzienlijke inkomsten voor de betrokken gemeenten.

Vanzelfsprekend worden door de gemeente Beveren geen belastingen op kranen en werktuigen van de stad Antwerpen in het havengebied geheven.

De bepalingen inzake leefmilieu, brandbestrijding en bouw- en exploitatievergunningen, waarbij de stad Antwerpen een adviserende of uitvoerende opdracht heeft, zijn ingegeven door de noodzaak één zelfde regeling voor industrievestiging en havenbeheer op de linker- en rechteroever tot stand te brengen.

In verband met de brandweer, die geen specifieke gemeentelijke dienst is, zij opgemerkt dat wegens het zeer technische karakter van de chemische procédés die op linker- en rechteroever worden toegepast, zeer gespecialiseerd personeel vereist is. De oprichting van 2 gespecialiseerde korpsen is dan ook niet verantwoord. Bij de bouw van de meest technische installaties treedt de brandweer reeds in het planstadium op. Voor linker- en rechteroever moeten dezelfde normen gelden, zoals dat trouwens ook het geval is met de voorschriften betreffende het leefmilieu. De bescherming van de woongebieden in de zeer uitgestrekte gemeente Beveren valt onder de bevoegdheid van de gemeentelijke brandweer.

De bouw- en exploitatievergunningen in het industriegebied worden door de bevoegde Minister afgegeven, na advies van de colleges van burgemeester en schepenen van Antwerpen en Beveren.

Voor het havengebied worden de bouw- en exploitatievergunningen eveneens door de bevoegde Minister verstrekt :

— voor het grondgebied Zwijndrecht : op aanvraag van Antwerpen, na advies van Zwijndrecht;

— voor het grondgebied Beveren : op aanvraag van Antwerpen, na advies van Beveren.

Er zij eveneens op gewezen dat in uitzicht werd gesteld dat, rekening houdend met het toepasselijke gewestplan, groenzones zullen worden aangelegd door en op kosten van de Staat, die er eveneens het beheer van heeft. Dit houdt in dat de gemeenten terzake geen enkele last hoeven te dragen.

4. De industriële ontwikkeling van de linkerscheldeoever mag niet ten koste van de andere gewesten gebeuren. Daarop werd voornamelijk van Waalse zijde de nadruk gelegd.

Waarborgen zouden moeten worden gegeven om de industrialisering van dat gebied te beperken tot ondernemingen die rechtstreeks bij de havenactiviteiten betrokken zijn of waarvan de vestiging nabij de zee noodzakelijk is. Er kan geen sprake van zijn er bedrijfstakken onder te brengen, die traditioneel in andere streken van het land gevestigd zijn.

Die vrees is blijkbaar niet ongegrond, als men er rekening mee houdt dat de vestiging van industrieën ver van de havens leidt tot een stijging van de kostprijs van de grondstoffen welke via de havens moeten worden ingevoerd, evenals van de afgewerkte produkten die via diezelfde havens moeten worden uitgevoerd.

Anderzijds was er onlangs sprake van de bouw van een uitgebreid industriegebied dat zich zou uitstrekken van de

Sur le plan des revenus communaux, l'autonomie communale est totalement respectée. Cela veut dire que toutes les taxes communales et décimes additionnels iront aux communes de Beveren et Zwijndrecht, même si elles proviennent d'activités dans la zone portuaire. Il faut remarquer que l'expérience de la commune de Zwijndrecht en la matière montre qu'il s'agit ici d'une source très importante de revenus pour les communes concernées.

Il va de soi que des taxes communales ne sont pas levées par Beveren sur les grues et outils de la ville d'Anvers dans la zone portuaire.

Les dispositions concernant l'environnement, la lutte contre l'incendie et les permis de construire et d'exploitation, pour lesquelles la ville d'Anvers se voit confier une tâche consultative ou exécutive, sont inspirées par la nécessité impérieuse d'établir un régime unique pour l'établissement d'industries et la gestion portuaire sur les rives gauche et droite.

En ce qui concerne le service incendie, qui n'est pas spécifiquement communal, il y a lieu de remarquer que, vu le caractère très technique des procédés chimiques qui sont appliqués sur les rives gauche et droite, la lutte contre l'incendie requiert un personnel très spécialisé. La création de 2 corps spécialisés ne se justifie donc pas. Lors de la construction des installations les plus techniques, le corps des pompiers intervient déjà au stade des plans. Il est nécessaire que les mêmes avis soient donnés pour les rives gauche et droite, comme c'est d'ailleurs aussi le cas sur le plan des dispositions en matière d'environnement. La protection des zones habitées de la commune très étendue de Beveren est du ressort du corps communal des pompiers.

Les permis de construire et d'exploitation dans la zone industrielle sont délivrés par le Ministre compétent, après avis des collèges des bourgmestre et échevins d'Anvers et de Beveren.

Pour la zone portuaire, les permis de construire et d'exploitation sont aussi délivrés par le Ministre compétent :

— pour le territoire de Zwijndrecht : à la demande d'Anvers, après avis de Zwijndrecht;

— pour le territoire de Beveren : à la demande d'Anvers, après avis de Beveren.

Il convient également d'observer qu'il avait été prévu que, compte tenu du plan régional applicable, des zones vertes seraient aménagées par et aux frais de l'Etat, qui en a également la gestion. Cela implique que les communes ne devront supporter aucune charge.

4. Le développement industriel de la rive gauche de l'Escaut ne peut se faire au détriment d'autres régions. Cette exigence a été formulée principalement du côté wallon.

Des garanties devraient être données que l'industrialisation de cette zone serait limitée aux entreprises liées directement aux activités du port ou dont l'implantation à proximité de la mer est indispensable. Il ne pourrait être question d'y établir des industries qui, traditionnellement, se sont établies dans d'autres régions du pays.

Ces craintes ne paraissent pas dénuées de fondement si l'on tient compte du fait que l'implantation d'industries loin des ports accroît le coût des matières premières qui doivent être importées par les ports et des produits finis qui doivent être exportés par les ports.

D'autre part, dernièrement, il était question de développer une grande zone industrielle qui s'étendrait du port de Gand

haven van Gent tot die van Antwerpen. Zulks zou er ongetwijfeld op neerkomen een maritiem karakter te verlenen aan ondernemingen die zich even goed in andere streken zouden kunnen vestigen.

Er wordt luid verkondigd dat de havenuitbreiding op de linkerscheldeoever van nationaal belang is. Maar waarom wordt de industrialisatie van dat gebied dan toevertrouwd aan een specifiek gewestelijke instelling, nl. een intercommunale vereniging?

De schepen van de haven heeft tijdens de zitting waarop de stad Antwerpen werd gehoord, bij voorbaat sommige van die opmerkingen weerlegd:

« Ik voeg eraan toe dat, wat de industrie betreft, wij ook ruimte tekort hebben, maar dan zeg ik erbij dat die industrie complementair is bij de traditionele en de fundamentele overslagbedrijvigheid.

De industrie neemt in het goederenverkeer 25 % in, 75 % is dus het klassiek goederenverkeer dat wij te verwerken hebben.

En in dat verband zou ik dan willen dit laten opmerken: bij mijn weten heeft Antwerpen nooit een verkeer afgenomen van andere Belgische havens, of nooit aanspraak gemaakt of hebben willen maken op een industrie die bestemd was voor een andere regio. Ook wil ik er de nadruk op leggen dat wij in de beste verstandhouding leven met de Waalse industrie.

Ten eerste hebben wij onze inrichtingen aangepast aan de behoeften van de industrie uit het zuiden van het land. En ten tweede hebben wij telkens, wanneer wij geplaatst werden voor de vraag of een bepaalde industrie die het inzicht had zich te vestigen in Antwerpen, niet een vestigingsplaats in Wallonië zou krijgen, daar onze instemming mee betuigd. Ik geef als voorbeeld de vestiging van Chevron in Feluy. Ik kan u de verzekering geven dat Chevron het inzicht had zich in Antwerpen te vestigen. Wij zijn door de toenmalige regering, door de toenmalige Minister van Economische Zaken gevraagd van liever ons aan te sluiten bij zijn inzicht van Chevron te verwijzen naar de Henegouwse regio; dat hebben wij gedaan. Alleen zijn wij verbonden met de raffinaderij van Chevron voor de aanvoer van ruwe olie, die trouwens aankomt door de pijpleiding Rotterdam-Antwerpen en voor de afvoer van geraffineerde olie die voor uitvoer bestemd is. Anderzijds, wanneer er sprake was onder een vorige regering van de vestiging van Ibramco in Luik, heb ik in een voordracht die ik te Luik gegeven heb voor La Société d'Etude et d'Expansion, als tolk van Antwerpen verklaard dat wij niet het minste bezwaar hadden tegen die vestiging te Luik. Trouwens, 50 % van ons havenverkeer is afkomstig uit Wallonië of bestemd voor Wallonië, de petroleum niet meegerekend. Er is dus geen oppositie wat onze industriële ontwikkeling betreft, tussen hetgeen in Antwerpen gebeurt en hetgeen in het Waalse gedeelte van het land plaatsvindt of wat men zou wensen dat daar plaatsvindt.

Ik voeg eraan toe dat in New York bvb. Luik en Antwerpen hetzelfde bureau hebben; dat op dit ogenblik wordt aangelegd de Naphta pijpleiding van Antwerpen naar Geleen, waarin een vertakking naar Luik voorzien is, en dat de nodige installaties op Antwerps grondgebied op dit ogenblik worden gerealiseerd. Solvay heeft zich in Antwerpen gevestigd en verkreeg het laatste stuk industrieterrein dat nog aan het kanaaldok beschikbaar was. Waarom? Omdat ze ethyleen moesten aanvoeren van Dow Chemicals uit Terneuzen, ethyleen die trouwens per pijpleiding wordt doorgezonden naar de Solvay-fabriek in Jemeppe. Dit is dus op verzoek van Solvay gebeurd zonder dat we enige tegenstrijdigheid hebben ontmoet met de gebeurlijke Waalse belangen.»

De Minister deelt vervolgens zijn standpunt mee:

à Anvers. Ceci reviendrait sans nul doute à maritimer des entreprises dont l'implantation pourrait tout aussi bien se faire dans d'autres régions.

Il est proclamé hautement que l'extension portuaire sur la rive gauche de l'Escaut est d'intérêt national. Pourquoi, dès lors, l'industrialisation de cette zone est-elle confiée à un organe essentiellement régional, notamment une association intercommunale?

L'échevin du port a, lors de l'audition de la ville d'Anvers, réfuté d'avance certaines de ces remarques:

« J'ajoute qu'en ce qui concerne l'industrie, nous manquons également de place, mais je précise que cette industrie est complémentaire de l'activité traditionnelle et fondamentale de manutention.

L'industrie absorbe 25 % du trafic des marchandises; le trafic classique de marchandises que nous devons manutentionner atteint donc 75 %.

A cet égard, je voudrais faire observer qu'à ma connaissance Anvers n'a jamais détourné le trafic d'autres ports belges et n'a jamais réclamé ou voulu réclamer une industrie destinée à une autre région. Je tiens également à souligner que nous vivons en parfaite entente avec l'industrie wallonne.

Tout d'abord, nous avons adapté nos installations aux besoins de l'industrie du sud du pays. Ensuite, chaque fois que nous avons été placés devant la question de savoir si une certaine industrie qui avait l'intention de s'établir à Anvers ne recevrait pas un lieu d'installation en Wallonie, nous avons marqué notre accord. Je cite comme exemple l'installation de « Chevron » à Feluy. Je puis vous assurer que « Chevron » avait l'intention de s'établir à Anvers. Le gouvernement et le Ministre des Affaires économiques de l'époque nous ont demandé de nous rallier plutôt à son intention d'envoyer « Chevron » dans la région hennuyère; c'est ce que nous avons fait. Nous sommes uniquement liés à la raffinerie de « Chevron » pour l'acheminement du pétrole brut, qui arrive d'ailleurs par l'oléoduc Rotterdam-Anvers, et pour l'acheminement du pétrole raffiné destiné à l'exportation. Par ailleurs, lorsqu'il fut question, sous un précédent gouvernement, de l'installation d'« Ibramco » à Liège, j'ai déclaré en tant qu'interprète d'Anvers, dans une conférence que j'ai faite à Liège pour la Société d'Etude et d'Expansion, que nous n'avions par la moindre objection à l'encontre de cette installation à Liège. D'ailleurs, 50 % de notre trafic portuaire provient de la Wallonie ou est destiné à la Wallonie, abstraction faite du pétrole. Il n'y donc pas d'opposition, en ce qui concerne notre développement industriel, entre ce qui se passe à Anvers et ce qui a lieu ou ce qu'on souhaiterait qui ait lieu dans la partie wallonne du pays.

J'ajoute qu'à New York, par exemple, Liège et Anvers ont le même bureau; qu'actuellement l'oléoduc de « Naphta » est en cours de pose d'Anvers à Geleen, une ramification y étant prévue vers Liège, et que les installations nécessaires sont réalisées en ce moment sur le territoire anversois, « Solvay » s'est établi à Anvers et a obtenu la dernière parcelle de terrain industriel encore disponible au bassin du canal. Pourquoi? Parce qu'il doit acheminer de l'éthylène de Dow Chemicals, de Terneuzen, ce produit étant d'ailleurs envoyé à son tour par pipeline, à l'usine « Solvay » de Jemeppe. Cette installation s'est donc faite à la demande de « Solvay » sans que nous ayons rencontré aucune contradiction avec les éventuels intérêts wallons.»

Le Ministre a ensuite fait connaître son point de vue:

« Op de linkerscheldeoever mogen geen industrieën worden aangetrokken waarvan het belang voor de zeevaart of haven niet voor de hand ligt. Het is evenwel moeilijk een juiste omschrijving te geven van wat onder dergelijke industrieën moet worden verstaan. Het eerste deel van het verslag, dat een overzicht geeft van de reeds op dat grondgebied gevestigde ondernemingen, kan dienstig zijn om een duidelijk inzicht in dat probleem te krijgen. Ondernemingen waarvan de activiteit verwant is aan louter maritieme of havenactiviteiten, zullen daarvoor in aanmerking komen. Er is evenwel geen sprake van ondernemingen aan te trekken die zich in het verleden traditioneel in andere streken van het land vestigden.

Overigens zal de Nationale Commissie voor het havenbeleid, die het nationale havenbeleid moet helpen bepalen, zich onder meer nog dienen uit te spreken over de mogelijkheden inzake de industrialisering van de havens (zie punt 6). De afgevaardigden van de verschillende gewesten van het land die in die commissie zetelen, kunnen ervoor waken dat die industrialisatie de andere gewesten niet benadeelt.

Wat nu het industriële beheer van de linkeroever door een intercommunale vereniging betreft, meent de Minister dat het, gezien de aanwezigheid van de Staat in de intercommunale vereniging, veel meer zal gaan om medebeheer dan om louter gewestelijk beheer.

5. De uitbreiding op de linkeroever is onontbeerlijk voor de ontwikkeling van de Antwerpse haven. De vooraan in het verslag beschreven infrastructuurwerken en de kaart in bijlage 3 bij het verslag bewijzen zulks.

Dat havengebied kan evenwel pas tot volledige expansie komen indien het Baalhoekkanaal op Nederlands grondgebied wordt aangelegd. Dank zij dat kanaal zouden de schepen de bocht van Bath kunnen afsnijden en zij zouden een tiental kilometer inwinnen. Het verdrag werd geparafeerd, maar de officiële ondertekening laat op zich wachten.

Het alternatief volgens hetwelk bij ontstentenis van een Baalhoekkanaal de havenuitbreiding op de linkeroever via een met de Nederlandse grens gelijklopend kanaal ter hoogte van Doel met de Schelde zou worden verbonden, komt niet in aanmerking.

In dat geval zou immers op de linkerscheldeoever een sluis moeten worden gebouwd recht over de bestaande sluis op de rechteroever. Bovendien zou de bocht van Bath niet vermeden kunnen worden. Op die plaats is de Schelde niet veel breder dan een kanaal en het verkeer bereikt er nu reeds het verzadigingspunt.

Alle betrokken partijen hebben bij de commissie erop aangedrongen dat de Regering ten spoedigste de besprekingen met de Nederlandse regering over de verdragen betreffende het Baalhoekkanaal en de bocht van Bath opnieuw zou aanknopen.

Aan de Minister van Buitenlandse Zaken werd daarover een vraag gesteld (Bulletin van Vragen en Antwoorden, Kamer, 19 januari 1978, blz. 284). De Minister verwees dienaangaande naar de regeringsverklaring, waarin men kan lezen wat volgt: « Na overleg met de gewesten zal de Regering nieuwe onderhandelingen met Nederland aanknopen om zo snel mogelijk te komen tot het sluiten van de verdragen betreffende de Schelde en de Maas »; voorts deelde hij mede dat de Belgische regering de uitvoering van die maatregel onder de ogen heeft gezien en dat zij zeer binnenkort een commissie ad hoc bijeen zal roepen.

Op 9 februari j.l. heeft de Minister van Verkeerswezen die verklaring als volgt aangevuld:

« De Regering heeft besloten de belangrijke opdracht van de voorbereiding van dat overleg met de gewestelijke instellingen toe te vertrouwen aan een Ministeriële Com-

Il faut éviter d'attirer sur le territoire de la rive gauche de l'Escaut des industries dont la vocation maritime ou portuaire ne serait pas évidente. Il est cependant difficile de donner une définition précise de ce qu'il faut entendre par de telles industries. La 1^{re} partie du rapport qui fournit un aperçu des entreprises déjà fixées sur ce territoire permet de cerner le problème. Seront incluses, les entreprises exerçant des activités connexes aux activités à vocation maritime ou portuaire. Il n'est cependant pas question d'y attirer des entreprises qui, dans le passé, se sont traditionnellement établies dans d'autres régions du pays.

D'ailleurs la Commission nationale de politique portuaire qui doit contribuer à définir la politique portuaire nationale aura, entre autres, à se prononcer sur les options concernant l'industrialisation des ports (cfr. point 6). Les délégués des différentes régions du pays qui y siégeront pourront veiller à ce que cette industrialisation ne nuise pas aux autres régions.

Quant au fait de confier la gestion industrielle de la rive gauche à une association intercommunale, le Ministre estime que, par la présence de l'Etat dans l'association intercommunale, il s'agira plutôt d'une cogestion que d'une gestion purement régionale.

5. L'extension sur la rive gauche est indispensable au développement du port d'Anvers. Les travaux d'infrastructure décrits au début du rapport et la carte en annexe 3 du rapport en témoignent.

Cette zone portuaire ne peut cependant atteindre son expansion maximale que si le canal du Baalhoek est réalisé sur territoire néerlandais. Ce canal permettrait aux navires d'éviter le coude de Bath et leur ferait gagner une dizaine de kilomètres. Le traité a été paraphé mais sa signature se fait attendre.

Une solution de rechange qui, à défaut de canal de Baalhoek, relierait par un canal l'extension du port sur la rive gauche à l'Escaut, parallèlement à la frontière néerlandaise à hauteur de Doel, ne peut être retenue.

En effet, dans ce cas, il y aurait lieu de construire une écluse sur la rive gauche de l'Escaut en face de l'écluse existant déjà sur sa rive droite. De plus, le coude de Bath ne pourrait alors être évité. A cette hauteur, l'Escaut est à peine plus large qu'un canal, actuellement déjà saturé de trafic.

Les parties intéressées ont toutes insisté auprès de la commission pour que le Gouvernement reprenne au plus tôt les pourparlers avec le Gouvernement néerlandais au sujet des traités concernant le canal de Baalhoek et le coude de Bath.

Le Ministre des Affaires étrangères a été questionné à ce sujet (Bulletin des Questions et Réponses, Chambre, 19 janvier 1978, p. 284). Il s'est référé à la déclaration gouvernementale qui prévoit « qu'après concertation avec les régions, le Gouvernement ouvrira de nouvelles négociations avec les Pays-Bas, afin d'aboutir, à bref délai, à la conclusion de traités concernant la Meuse et l'Escaut », précisant ensuite que le Gouvernement belge discutait de la mise en œuvre de cette disposition et envisageait de réunir très prochainement une commission ad hoc (25 janvier dernier).

Le Ministre des Communications a pour sa part complété cette déclaration le 9 février dernier:

« Le Gouvernement a décidé de confier la tâche importante de la préparation de cette concertation avec les organes régionaux, à une commission ministérielle qui a

missie die trouwens reeds aan het werk is gegaan onder voorzitterschap van de Minister van Buitenlandse Zaken. Ons land mag zich geen mislukking veroorloven in een aangelegenheid die niet alleen uiterst belangrijk, maar ook zeer complex is.

Daarom moet die commissie over de nodige tijd beschikken om haar taak te vervullen. »

Dezelfde dag werd de Minister van Buitenlandse Zaken daarover geïnterpelleerd (Handelingen, Kamer, 9 februari 1978).

6. Er is geconstateerd dat het havenbeleid in de diverse havens niet eenvormig is, zodat aan oneerlijke concurrentie wordt gedaan. Zo zouden bepaalde haventarieven en rechten te Zeebrugge 50 % lager liggen dan te Antwerpen.

Zeebrugge wordt bevoordeeld door de gunsttarieven die de N. M. B. S. toepast en het sociaal statuut van de havenarbeiders, dat nochtans wettelijk verplicht is, wordt er niet nageleefd.

Een en ander wijst op de dringende noodzaak om een nationaal havenbeleid uit te bouwen; dat is trouwens ook de wens van de havendirecties.

De Minister van Verkeerswezen is daarvan overtuigd. Hij heeft in de eerste plaats medegedeeld dat hij van plan is een nieuwe nationale commissie voor het havenbeleid op te richten (1), welke ermede zal belast zijn de verschillende factoren te bestuderen die op het stuk van vervoer, investeringen, industrialisatie en bedrijfsleven een weerslag op 's lands havenbeleid kunnen hebben.

Van de nieuwe commissie wordt verwacht dat zij haar werking meer zal afstemmen op de uitbouw en de coördinatie van het nieuwe havenbeleid, waarbij de aandacht gaat zowel naar de rol van het havenvervoer als naar de industrialisatie van de havens.

Deze nieuwe commissie zal de gewestelijke instanties uitdrukkelijk en in beduidende mate bij haar activiteiten betrekken.

Ze zal eerstdaags worden geïnstalleerd en zal in de eerste plaats verslag uitbrengen over de volgende punten :

- a) de vooruitzichten voor de Belgische havens, rekening houdend met de reeds uitgewerkte expansieplannen;
- b) de concurrentievoorwaarden tussen de Belgische zeehavens onderling en tussen de zeehavens en andere havens gelegen in de zone Duinkerke-Hamburg;
- c) de wrijvingspunten die volgens het havenbestuur en havengebruikers een optimale expansie van het Belgische havenpotentiël zowel op het vlak van het havenverkeer als op dat van de industrialisatie in de weg staan.

De Minister zal die commissie documenten bezorgen waarin de krachtlijnen van een nationaal beleid zijn vervat. Mocht de commissie geen standpunt innemen, dan zal de Minister zelf het nationale havenbeleid bepalen.

De commissie zal bestaan uit :

— afgevaardigden van de ministers en van de departementen die een nationale bevoegdheid op het stuk van het havenbeleid hebben, met name afgevaardigden van Verkeerswezen, Openbare Werken, Economische Zaken, Financiën, Buitenlandse Zaken en Binnenlandse Zaken ;

(1) Die commissie werd opgericht bij het koninklijk besluit van 3 januari 1978 houdende wijziging van het koninklijk besluit van 2 april 1963 tot oprichting van de Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen (*Belgisch Staatsblad* van 14 februari 1978).

d'ailleurs déjà commencé à fonctionner sous la présidence du Ministre des Affaires étrangères. Notre pays ne peut se permettre un échec en cette matière extrêmement importante et fort complexe à la fois.

C'est pourquoi cette commission doit disposer du temps nécessaire à l'accomplissement de sa tâche. »

Le même jour, le Ministre des Affaires étrangères était interpellé à ce sujet (*Annales Chambre* du 9 février 1978).

6. Des discordances ont été constatées dans la politique des différents ports, entraînant une concurrence déloyale. Ainsi, certains tarifs et droits de port seraient 50 % moins élevés à Zeebrugge qu'à Anvers.

Zeebrugge est favorisé par les tarifs appliqués par la S. N. C. B. et le statut social des travailleurs portuaires, pourtant légal, n'est pas respecté à Zeebrugge.

Ceci démontre la nécessité impérieuse d'élaborer une politique portuaire nationale que souhaitent d'ailleurs les gestionnaires des ports.

Le Ministre des Communications en est convaincu. Il a d'abord fait connaître son intention de créer une nouvelle commission nationale de politique portuaire (1) qui sera chargée d'étudier les différents facteurs dans le domaine des transports, des investissements, de l'industrialisation et de l'économie nationale, qui pourraient avoir une répercussion sur la politique portuaire nationale du pays.

Il est attendu de la nouvelle commission qu'elle oriente davantage ses activités vers une conception et une coordination de la nouvelle politique portuaire, qui implique une attention portée aussi bien sur les fonctions du trafic portuaire que sur celles en matière d'industrialisation des ports.

Cette nouvelle commission associera explicitement et dans une mesure non négligeable les instances régionales à ses activités.

Il sera procédé incessamment à l'installation de cette commission. Elle aura pour première tâche de faire rapport sur les points suivants :

- a) les perspectives d'avenir des ports belges, compte tenu des plans d'expansion déjà élaborés;
- b) les conditions concurrentielles réciproques entre les ports maritimes belges et entre les ports maritimes et les ports situés dans la zone Dunkerque-Hambourg;
- c) les points de friction qui, de l'avis des dirigeants et des usagers portuaires, font obstacle à une expansion maximale du potentiel portuaire belge, tant sur le plan du trafic portuaire que sur celui de l'industrialisation.

Le Ministre transmettra à cette commission des documents contenant les grandes lignes d'une politique nationale. Au cas où la commission ne prendrait pas position, le Ministre définirait lui-même la politique portuaire nationale.

La commission sera composée de :

— délégués des ministres et des départements ayant une compétence nationale en matière de politique portuaire, c.à.d. des délégués des Communications, des Travaux publics, des Affaires économiques, des Finances, des Affaires étrangères et de l'Intérieur;

(1) Cette commission a été créée par l'arrêté royal du 3 janvier 1978 modifiant l'arrêté royal du 2 avril 1963 portant création de la Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires (*Moniteur belge* du 14 février 1978).

- afgevaardigden van de Staatssecretarissen voor Vlaamse, Waalse en Brusselse Streekeconomie ;
- afgevaardigden van de drie grote zeehavens : Antwerpen, Gent en Zeebrugge ;
- afgevaardigden van de kusthaven van Oostende, van de binnenvaart van Luik en van de zeehaven van Brussel ;
- afgevaardigden van de « Dienst der scheepvaart » en van de « Office de la navigation » ;
- afgevaardigden van de werkgevers- en vakbondorganisaties ;
- afgevaardigden van de Gewestelijke Economische Raden voor Wallonië, Vlaanderen en Brabant ;
- een afgevaardigde van het Planbureau.

De N.M.B.S. zal vertegenwoordigd zijn door de afgevaardigde van de Minister van Verkeerswezen.

7. Wordt er geen grondgebied afgestaan aan de provincie Antwerpen, dan zullen problemen rijzen op het stuk van de rechterlijke bevoegdheid. De rechtbanken van het rechtsgebied van het hof van beroep te Gent zijn bevoegd voor het grondgebied van de linkerscheldeoever, hetgeen o.m. afbreuk kan doen aan de eenheid van maritieme rechtspraak.

Ook op het gebied van de consulaire bevoegdheden zullen problemen rijzen, aangezien de te Antwerpen gevestigde consulaten geen bevoegdheid hebben op de linkeroever, die afhangt van de te Gent of te Oostende gevestigde consulaten.

Volgens de Minister is die moeilijkheid i.v.m. de rechterlijke bevoegdheid minder erg dan men denkt. De rechtbanken van het rechtsgebied van het hof van beroep te Gent zijn alles behalve stelselmatig bevoegd. Immers :

- de cognosementen voorzien doorgaans in clausules, waarbij de rechtbanken te Antwerpen bevoegd verklaard worden ;
- daarenboven biedt art. 624 van het Gerechtelijk Wetboek de eiser een zekere keuzemogelijkheid voor bepaalde vorderingen ;
- inzake aanvaringen en zeevaartrecht is de Zeevaartraad te Antwerpen bevoegd ;
- zeevervoer is vaak het voorwerp van scheidsrechtelijke uitspraken ;
- op strafrechtelijk gebied zijn de rechtbanken van het rechtsgebied van het hof van beroep te Gent echter bevoegd.

Inzake het ambtsgebied van de consuls gaat de Minister de verbintenis aan contact op te nemen met zijn collega van Buitenlandse Zaken, ten einde de bevoegdheid van de te Antwerpen gevestigde consulaten uit te breiden tot de linker Scheldeoever.

8. Op de rechteroever werd een « Raad van overleg » ingesteld, waarin de werknemersvakbonden, de werkgevers betrokken bij de havenuitbating en het havenbestuur zeten en waarin o.m. problemen van tewerkstelling worden besproken. Voor het linkeroevergebied wordt zulks niet voorzien. Moet ook niet daar een advies- en toezichtsorgaan worden ingesteld, waarin de sociale partners zouden zitting hebben ?

De Minister wijst er op dat de Raad van overleg die voor de rechteroever bevoegd is, op conventionele basis tot stand kwam. De stad Antwerpen zou voor de linkeroever een identieke overlegprocedure kunnen in het leven roepen. Dit zou de aantrekkingskracht voor de vestiging van nieuwe ondernemingen kunnen vergroten. (cfr. art. 17bis nieuw bij de bespreking van de artikelen).

9. Op grond van overwegingen van de werknemersvakbonden over het hele havenbeheer stelt een lid een billijker verdeling van de baten en verliezen voor tussen het beheer van de haven en het particulier beheer. De huidige toestand

- délégués des secrétaires d'Etat à l'Economie régionale flamande, wallonne et bruxelloise ;
- délégués des trois grands ports maritimes : Anvers, Gand et Zeebrugge ;
- délégués du port côtier d'Oostende, du port intérieur de Liège et du port de mer de Bruxelles ;
- délégués du « Dienst der Scheepvaart » et de l'Office de la Navigation ;
- délégués des organisations patronales et syndicales ;
- délégués des Conseils économiques régionaux pour la Wallonie, la Flandre et le Brabant ;
- un délégué du Bureau du Plan.

La S.N.C.B. sera représentée par le délégué du Ministre des Communications.

7. A défaut de transfert de territoire vers la province d'Anvers, se poseront des problèmes de compétence en matière judiciaire. Les tribunaux du ressort de la cour d'appel de Gand ont compétence sur le territoire de la rive gauche de l'Escaut ce qui pourra e.a. nuire à l'unité de jurisprudence en matière maritime.

Les compétences consulaires poseront également des problèmes, la compétence des consulats établis à Anvers ne s'étendant pas à la rive gauche. Celle-ci relève des consulats établis soit à Gand, soit à Ostende.

Selon le Ministre, l'obstacle judiciaire est moins important qu'on ne croit. Les tribunaux du ressort de la cour d'appel de Gand sont loin d'être systématiquement compétents. En effet :

- en ce qui concerne les connaissances : ceux-ci prévoient généralement des clauses attributives de compétence, rendant les tribunaux d'Anvers compétents ;
- l'article 624 du Code judiciaire laisse pour certaines demandes un certain choix au demandeur ;
- en matière d'abordage et de discipline maritime, le Conseil maritime d'Anvers est compétent ;
- le transport maritime est souvent l'objet d'arbitrage ;
- en matière pénale les tribunaux du ressort de la cour d'appel de Gand seront cependant compétents.

En ce qui concerne le ressort consulaire, le Ministre s'est engagé à intervenir auprès de son collègue des Affaires étrangères pour octroyer la compétence aux consuls d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut.

8. Pour la rive droite a été créé un « Conseil de concertation » où siègent les syndicats et les employeurs intéressés à l'exploitation portuaire et à la gestion du port, et où sont discutés notamment les problèmes d'emploi. Pareil organe n'est pas prévu pour la région de la rive gauche. Ne convient-il pas d'y prévoir également un organe consultatif de contrôle, où siègeraient les interlocuteurs sociaux ?

Le Ministre signale que le Conseil de concertation compétent pour la rive droite s'est constitué sur une base conventionnelle. La ville d'Anvers pourrait mettre en œuvre une procédure de concertation identique pour la rive gauche, dont le pouvoir d'attraction pourrait ainsi s'accroître en ce qui concerne l'implantation de nouvelles entreprises. (cfr. art. 17bis nouveau sous la discussion des articles).

9. Se basant sur des considérations émises par les syndicats des travailleurs au sujet de la gestion portuaire dans son ensemble, un membre propose une répartition plus équitable des profits et pertes entre la gestion du port et la

kan als volgt worden weergegeven: privatisering van de winsten en tenlasteneming van de tekorten door de gemeenschap. Hij stelt amendementen voor (Stuk n°. 233/2), die door meer eenvormigheid in de beheersstructuren tot die billijker verdeling moeten leiden. Zijns inziens moeten de havenstructuren en de infrastructuur aan de overheid toebehoren en ter beschikking van de particuliere sector worden gesteld tegen tarieven die beter overeenkomen met de kostprijs.

De Minister merkt op dat de gemeenschap nog een zwaardere last zou moeten dragen indien zij de investeringen van de particuliere sector te haren laste zou nemen. Evenmin mag uit het oog worden verloren dat de winsten van de particuliere ondernemingen belast worden.

Hij is van gevoelen dat de particuliere investeerders een belangrijke rol moeten spelen in een dynamisch havenbeheer. Het tariefbeleid zal door de Nationale Commissie voor het havenbeleid worden onderzocht (zie punt 6).

10. Een lid brengt verschillende bedenkingen naar voren die door alle politieke partijen in het Waasland onderschreven worden:

— het Baalhoekkanaal moet zo spoedig mogelijk worden gerealiseerd: de noodzaak ervan wordt door niemand in twijfel getrokken;

— de commissie die in het departement van Verkeerswezen een politieke oplossing moest vinden voor het probleem van het beheer van de L. S. O. heeft haar opdracht niet kunnen vervullen wegens de wijze waarop die commissie was samengesteld.

Hoe ziet nu het Waasland de toekomst?

a) Men is het eens met het ontwerp wat betreft het toekennen van het havenbeleid aan de stad Antwerpen. Het Waasland is het ook eens met de gedachte dat het L. S. O.-gebied in eerste instantie een havenuitbreidingsgebied is, hoever dit ook moet leiden;

b) het grond- en industrialisatiebeleid is streekgebonden. Het Waasland wil de deelneming van Antwerpen aan dit beleid niet uitschakelen;

c) inzake stedenbouw en ruimtelijke ordening mogen geen bijzondere bepalingen afwijken van de algemene reglementering terzake;

d) de Havenraad Linkerscheldeoever zou een verplicht advies moeten uitbrengen inzake industriebeleid en nopens alle problemen die betrekking hebben op de ontwikkeling van het L. S. O.-gebied.

11. Een ander lid vat zijn indrukken samen als volgt:

— men is het eens met het principe van eenheid van havenbeheer en met de noodzaak van uitbreidingsmogelijkheden voor Antwerpen;

— het belangrijke potentiële industrialisatiegebied van de L. S. O. betekent niet enkel een regionale verrijking maar evenzeer een verrijking van het nationaal patrimonium.

Over de aard van de industrieën is men het eens dat het moet gaan om water- of havengebonden industrieën die niet elders in het land kunnen gevestigd worden;

— de naam en de invloed van Antwerpen in het buitenland is van enorme betekenis voor het land. De Antwerpenaars moeten nochtans begrijpen dat dit geen aanleiding mag geven tot een Antwerpse suprematie. Het ontwerp bevat bepaalde punten die soms te veel vanuit de Antwerpse hoek bekeken werden. Hij verwacht dan ook een zekere tegemoetkoming van Antwerpen bij de verdere behandeling van het ontwerp.

12. Een lid uit het Antwerpse geeft toe dat Antwerpen misschien psychologische fouten heeft gemaakt. Toch

gestion privée. La situation actuelle peut se résumer comme suit: privatisation des bénéfices et une prise en charge des déficits par la communauté. Il a introduit des amendements (Doc. n° 233/2) qui doivent mener à cette répartition plus équitable par une plus grande uniformité dans les structures de gestion. A son estime, les structures portuaires et l'infrastructure doivent appartenir au pouvoir public et être mis à la disposition du secteur privé à des tarifs correspondant mieux au prix de revient.

Le Ministre fait remarquer que si les investissements pris en charge par le secteur privé devraient l'être par la communauté, celle-ci aurait une charge encore plus lourde à supporter. Il ne faut pas oublier non plus que les sociétés privées sont imposées sur leurs gains.

Il estime que les investisseurs privés ont une part importante dans une gestion portuaire dynamique. Quant à la politique de tarification, elle sera étudiée par la Commission nationale de politique portuaire (cfr. point 6).

10. Un autre membre formule diverses observations auxquelles souscrivent tous les partis politiques du Pays de Waas:

— le canal de Baalhoek doit être réalisé le plus tôt possible: sa nécessité n'est mise en doute par personne;

— en raison même de sa composition, la commission chargée au département des Communications de trouver une solution politique aux problèmes de la gestion de la R. G. E. n'a pas réussi à accomplir sa mission.

Comment le Pays de Waas voit-il l'avenir?

a) il se rallie aux dispositions du projet qui confient la gestion portuaire à la ville d'Anvers. Le Pays de Waas estime également que le territoire de la R. G. E. est, au premier chef, une zone d'extension portuaire, quelles qu'en soient les conséquences;

b) la politique foncière et la politique d'industrialisation relèvent de la région. Le Pays de Waas n'entend pas empêcher Anvers de participer à l'élaboration de celles-ci;

c) en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, aucune disposition particulière ne peut déroger à la réglementation générale;

d) le conseil portuaire de la rive gauche de l'Escaut devrait être tenu d'émettre un avis sur la politique industrielle ainsi que sur tous les problèmes relatifs au développement du territoire de la R. G. E.

11. Un autre membre résume ses impressions comme suit:

— il y a accord sur le principe de l'unité de la gestion portuaire et sur la nécessité de prévoir des possibilités d'extension pour Anvers;

— l'importante région d'industrialisation potentielle de la R. G. E. constitue un enrichissement non seulement pour la région mais aussi pour le patrimoine national.

En ce qui concerne la nature des industries, on admet qu'il doit s'agir d'industries pour lesquelles la proximité de l'eau ou d'un port est essentielle et qui ne peuvent s'installer en d'autres endroits du pays;

— le nom et l'influence d'Anvers à l'étranger revêtent une signification considérable pour le pays. Les Anversoïses doivent toutefois comprendre que cela ne peut donner lieu à une suprématie anversoïse. Le projet comporte certains points qui sont parfois considérés trop unilatéralement du point de vue anversoïse. Le membre s'attend donc à ce que la ville d'Anvers se montre assez accommodante dans la suite de l'examen du projet.

12. Un membre de la région d'Anvers reconnaît que des erreurs psychologiques ont peut-être été commises par An-

moet men voor ogen hebben dat Antwerpen een der troeven van België is t.o.v. het buitenland.

Het onderscheid tussen de functie van de haven als overslaghaven en als industriehaven is volgens spreker theoretisch en in de praktijk onmogelijk door te voeren. Men moet rekening houden met de maritimisatie van de industrie. Daarom hield Antwerpen het eerst bij gebiedsannexatie om het gehele havengebied ordentelijk te kunnen beheren. Antwerpen heeft dat standpunt echter laten varen en dit is reeds een grote toegeving.

Antwerpen houdt er echter aan bij het industrieel beleid te worden betrokken. Zij vraagt om maximale garanties i.v.m. de nieuwe structuren. Zal in die structuren de economische en technische ontwikkeling bevorderd of belemmerd worden?

In verband met de Waaslandse tegemoetkoming (cfr. punt 10) wijst hij er op dat, indien het primair effect van de industrialisatie van de L. S. O. aan het havengebied ten goede komt, het secundair effect, namelijk de tweede industrialisering die als gevolg van de industrialisatie van het havengebied zal ontstaan, uitsluitend ten goede zal komen aan het Waasland.

Spreker verklaart zich ten slotte voorstander van het ontwerp, mits de aanpassingen die nodig zijn om beide partijen voldoende te schenken.

13. Een enkel lid sprak zich nog openlijk uit voor annexatie of fusie van het L. S. O. gebied bij Antwerpen. Als Limburger verklaarde hij dat hij zich nog niet onderdrukt voelt door Antwerpen. Omdat zijn standpunt niet meer haalbaar was, sloot hij zich aan bij het compromis.

14. De volgende intervenant herinnert aan het standpunt van de Minister: deze zou slechts fundamentele wijzigingen in het ontwerp aanvaarden indien zij de goedkeuring van de beide partijen wegdragen.

Hij erkent dat de spreker uit het Waasland (cfr. punt 10) zeer ver ging en een voor Antwerpen belangrijke verklaring heeft afgelegd die een ruime consensus tussen het Waasland en Antwerpen in de hand werkt. Hij verwijst naar artikel 7 van het ontwerp, dat in de Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid een groter aandelenpakket toekent aan het Waasland dan aan Antwerpen. Hier zou het compromis kunnen worden verwezenlijkt: het Waasland zou een belangrijke positie behouden; echter geen meerderheidspositie meer t.o.v. Antwerpen. De Stad Antwerpen zou eveneens een belangrijke positie bekleden, en het Rijk zou een gezaghebbende stem blijven behouden.

15. De Minister verklaarde hierop dat indien door voorgaande toenaderingsvoorstellen een compromis kon worden bereikt, hij bereid zou zijn een amendement in die zin bij de Regering te bepleiten.

Terloops antwoordt hij ook op de kritiek die werd geuit (cfr. punt 10) t.o.v. de samenstelling van de Commissie die bepaalde opties moest naar voren brengen ter voorbereiding van het ontwerp. Toen die werkgroep werd opgericht is wel degelijk rekening gehouden met politieke dosering.

De Commissie was samengesteld uit:

- vier afgevaardigden van de Intercommunale van het Land van Waas;
- vier afgevaardigden van de stad Antwerpen;
- afgevaardigden van de Minister van Verkeerswezen, van de Eerste Minister, van de Minister van Financiën, van de Minister voor Vlaamse Aangelegenheden, van de Minister van Binnenlandse Zaken en van de Staatssecretaris voor Vlaamse Streekeconomie.

vers. Il convient cependant de se souvenir que cette ville est un des atouts de la Belgique vis-à-vis de l'étranger.

La distinction entre la fonction de port de transbordement et de port industriel est, selon lui, théorique et impossible à appliquer dans la pratique. Il faut tenir compte de la « maritimisation » de l'industrie. C'est la raison pour laquelle Anvers s'en est d'abord tenue à l'annexion de territoires dans le but de pouvoir gérer de manière ordonnée l'ensemble de la région portuaire. Cependant Anvers a renoncé à ce point de vue et cela constitue déjà une concession majeure.

Anvers tient cependant à être associée à la gestion industrielle. Elle demande des garanties maximales au sujet des nouvelles structures. Celles-ci favoriseront-elles ou entraveront-elles le développement économique et technique?

En ce qui concerne l'intervention du Pays de Waas (cfr. point 10), il souligne que, si l'effet primaire de l'industrialisation de la R. G. E. est favorable à la zone portuaire, l'effet secondaire, c'est-à-dire la seconde industrialisation qui résultera de l'industrialisation de la zone portuaire intéressera exclusivement le Pays de Waas.

L'orateur se déclare favorable au projet moyennant les adaptations qui sont nécessaires pour satisfaire les deux parties.

13. Un seul membre se déclare encore ouvertement partisan du rattachement ou de la fusion du territoire de la R. G. E. avec Anvers. En tant que Limbourgeois, il ne se sent pas encore dominé par Anvers. Ne pouvant faire triompher son point de vue, il se rallie au compromis.

14. L'orateur suivant rappelle la position du Ministre qui a déclaré ne pouvoir accepter de modifications fondamentales que si elles obtenaient l'approbation des deux parties.

Il reconnaît que l'orateur du Pays de Waas (cfr. point 10) est allé très loin et qu'il a fait une déclaration importante pour Anvers. Cette déclaration a permis un large consensus entre le Pays de Waas et Anvers. Il rappelle que l'article 7 du projet accorde au Pays de Waas une part plus importante qu'à Anvers des actions de la Société pour la politique foncière et industrielle de la rive gauche de l'Escaut. Ce point pourrait faire l'objet du compromis suivant: le Pays de Waas conserverait une position importante sans pour autant être majoritaire par rapport à Anvers. La ville d'Anvers occuperait également une position importante et l'Etat conserverait aussi une voix influente.

15. Sur ce, le Ministre déclare que si les propositions de rapprochement ci-dessus permettent d'obtenir un compromis, il est disposé à défendre un amendement en ce sens auprès du Gouvernement.

Il répond incidemment à la critique formulée (cfr. point 10) concernant la composition de la Commission qui avait été chargée de présenter des options en vue de la préparation du projet. Le dosage politique a bel et bien été respecté lors de la constitution de ce groupe de travail.

La Commission était composée de:

- quatre délégués de l'Intercommunale du Pays de Waas;
- quatre délégués de la ville d'Anvers;
- délégués du Premier Ministre, du Ministre des Communications, du Ministre des Finances, du Ministre des Affaires flamandes, du Ministre de l'Intérieur et du Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale flamande.

Noch de provincies noch de gemeente Zwijndrecht hadden er zitting. Toch werden zij i.v.m. het wetsontwerp door de Minister geraadpleegd.

16. Een lid vat eerst samen wat uit de hoorzitting is gebleken :

— op één na was iedereen het eens dat het havenbeheer en de exploitatie van de haven aan de stad Antwerpen moet worden toevertrouwd;

— het Land van Waas moet nauw worden betrokken bij het industrieel- en grondbeleid.

Verder is hij de mening toegedaan dat men tot een grote vereenvoudiging zou zijn gekomen indien men in het ontwerp rekening zou hebben gehouden met de nieuwe Staatsstructuren die voorzien worden in het gemeenschapsact O.m. door het wegvallen van de provinciegrenzen zou Antwerpen op de linkeroever kunnen beschikken over een volledige bestuursmacht, nl. verordenende macht en politie.

Indien men de natte infrastructuur van de linkeroever bij Antwerpen zou annexeren en als compensatie het grondbeleid integraal zou overlaten aan het Land van Waas en indien men daarbij het geheel zou overkoepelen met een adviesorgaan, waarin ook de Staat zou zetelen, dan zouden er geen bezwaren meer zijn om met de nieuwe Staatsstructuren rekening te houden. Ook zouden dan de reeds aangehaalde bezwaren wegvallen inzake gerechtelijke en consulaire bevoegdheden. Inzake industrialisatiebeleid zou, volgens het reeds gedane voorstel, Antwerpen erbij worden betrokken.

Deze vereenvoudiging samen met het compromis dat werd voorgesteld bij artikel 7 van het ontwerp zouden door iedereen kunnen worden aanvaard.

17. Een volgende spreker gaat in op dit voorstel om nu reeds enigszins rekening te houden met het gemeenschapsact.

De voorgestelde gebiedsafstand vindt hij echter een drastisch voorstel dat indruist tegen de denkwijze van de laatste jaren. Hij wenst niet terug te keren naar annexaties.

18. Volgende intervenant wijst er op dat door het laatste voorstel de maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid geen nut meer zou hebben waardoor m.a.w. teveel van het ontwerp zou afgeweken worden.

19. Van Wase zijde worden bij een vorig voorstel (cfr. punt 12) volgende bedenkingen geuit :

Er werd nagedacht over de annexatie van het havengebied bij Antwerpen. Dit bleek onaanvaardbaar. Indien het voorstel zou worden aanvaard dan zou later, indien de haven zich vlugger ontwikkelt dan de industrie, tot nieuwe annexatie worden overgegaan ten nadele van het industriegebied.

Indien voor het grond- en industrialisatiebeleid de bestaande intercommunale van het Land van Waas zou worden aangeduid, dan zou die openstaan voor deelneming van Antwerpen.

De intervenant spreekt zich niet uit over de vraag welke instantie met grond- en industriebeleid moet worden belast, de « Maatschappij » van het ontwerp mits procent wijziging der aandelen, of de bestaande intercommunale van het Land van Waas of de intercommunale Antwerpen.

Hij vreest echter dat wat niet in het ontwerp voorzien is niet haalbaar is.

20. De Minister verklaart dat hij geen bezwaren zal inbrengen indien de geformuleerde voorstellen als een aanvaardbare oplossing door alle partijen worden aangenomen.

Ni les provinces, ni la commune de Zwijndrecht n'étaient représentées. Le Ministre les a cependant consultées au sujet du projet de loi.

16. Un membre résume d'abord les conclusions des auditions :

— à une exception près, chacun considère que la gestion et l'exploitation du port doivent être confiées à la ville d'Anvers;

— il faut associer étroitement le Pays de Waas à la politique foncière et industrielle.

Il estime ensuite qu'une grande simplification serait possible s'il était tenu compte dans le projet des structures nouvelles de l'Etat, prévues dans le pacte communautaire. La suppression des limites de provinces permettrait à Anvers de jouir d'une compétence administrative complète, c'est-à-dire du pouvoir réglementaire et de police, sur la rive gauche.

Si l'infrastructure hydraulique de la rive gauche était rattachée à Anvers en accordant, en compensation, l'ensemble de la politique foncière au Pays de Waas, et si le tout était coiffé d'un organe consultatif dans lequel l'Etat serait également représenté, il n'y aurait plus aucune objection à tenir compte des structures nouvelles de l'Etat. Les objections déjà mentionnées concernant les pouvoirs judiciaire et consulaire cesseraient dès lors d'exister. Selon la proposition déjà formulée, Anvers serait associé à la politique d'industrialisation.

La simplification ainsi que le compromis qui a été proposé à l'article 7 du projet pourraient être acceptés par chacun.

17. L'intervenant suivant se rallie à cette proposition afin de tenir compte dès à présent dans une certaine mesure du pacte communautaire.

Il estime toutefois que la cession de territoire proposée constitue une proposition draconienne qui est contraire aux conceptions de ces dernières années. Il ne souhaite pas qu'on en revienne à des rattachements de territoire.

18. L'intervenant suivant fait observer que la dernière proposition priverait de tout intérêt la société pour la politique foncière et industrielle, ce qui dérogerait par trop au projet.

19. Une proposition précédente (cf. le point 12) suscite, de la part du Pays de Waas, les réflexions suivantes :

Le rattachement de la zone portuaire à Anvers a été examiné. Il s'avère inacceptable. Si cette proposition était adoptée et si le port se développait plus rapidement que l'industrie, il serait procédé, par la suite, à de nouveaux rattachements au détriment de la zone industrielle.

Au cas où la politique foncière et industrielle serait confiée à l'intercommunale du Pays de Waas, celle-ci serait favorable à la participation d'Anvers.

L'orateur ne se prononce pas sur la question de savoir si la politique foncière et industrielle devrait être confiée à la « Société » du projet, moyennant une modification du pourcentage des actions, ou à l'intercommunale existante du Pays de Waas ou à l'intercommunale d'Anvers.

Il craint toutefois que ce qui n'est pas prévu par le projet soit irréalisable.

20. Le Ministre déclare qu'il n'élèvera aucune objection, pour autant que les propositions formulées soient considérées comme une solution acceptable par toutes les parties.

HOOFDSTUK III

Bespreking van de artikelen

Na de indiening van de amendementen waarbij het ver-
geenjk dat tot stand kwam tussen de partijen op de linker-
en de rechteroever geconcretiseerd worden (Stuk n^{rs} 233/3
en 4), heeft de heer Geldolf de reeks amendementen inge-
trokken die hij onder de vorige legislatuur had ingediend
(Stuk n^r 875/2 van 1975-1976).

Die amendementen zullen bij de bespreking der artikelen
niet meer te berde worden gebracht tenzij zij een tendens
uitdrukken die tot het bereiken van dat vergelijk heeft bij-
gedragen of nog indien zij ten grondslag liggen van in stem-
ming gebrachte amendementen.

Gebiedsomschrijving

Artikel 1

De Minister wijst erop dat het betrokken gebied om-
schreven werd zoals dat door de Raad van State in overleg
met het departement van Openbare Werken werd voorge-
steld. Dat artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

De bepalingen van dat artikel, gecombineerd met de kaart
die deel uitmaakte van het ontwerp, begrenzen het grond-
gebied van de L. S. O.

Biedt de aldus bekomen begrenzing voldoende rechts-
zekerheid?

De vraag werd vooral gesteld met betrekking tot de wes-
telijke grens van het grondgebied die in dat artikel getrokken
werd met verwijzing naar de westelijke grens van de aan te
leggen groenzone. Welnu deze groenzone zal door het ge-
westplan, dus bij besluit worden afgebakend. Dat plan kan
dan ook worden gewijzigd bij besluit, bij voorbeeld op ver-
zoek van een gemeentelijke overheid. Het zou dus mogelijk
zijn dat de woonzone van Kieldrecht, door een latere wij-
ziging van de westelijke grens van die groenzone die een
eerste maal bij besluit werd vastgelegd, naar het oosten zou
worden verlegd en dat zodus de westelijke begrenzing van
het grondgebied van de linkerscheldeoever zou kunnen wor-
den gewijzigd zonder dat de wetgever dient op te treden.

De Minister antwoordt dat de buitengrenzen van het
grondgebied van de linkerscheldeoever worden getrokken
door artikel 2 van het ontwerp en door de bij het ontwerp
gevoegde kaart. Volgens deze kaart die voorrang heeft op
artikel 2, wordt de westelijke begrenzing van het L. S. O.-
gebied grotendeels gevormd door de provinciale weg 356
en met die begrenzing dient de westelijke grens overeen te
stemmen van de groenzone die binnen het grondgebied van
de linkeroever langsheen de westelijke begrenzing van dat
gebied moet worden aangelegd.

Volgens de kaart evenwel verwijderd de westelijke grens
van het grondgebied van de linkeroever zich van de provin-
ciale weg 356 ter hoogte van Kieldrecht, Verrebroek en de
ambachtelijke zone ten zuiden van Verrebroek.

Ter hoogte van die drie zones wordt de westelijke grens
van het gebied van de linkeroever met meer nauwkeurigheid
vastgelegd door het gewestplan.

Het noodzakelijke besluit bestaat reeds en de op de bij-
gevoegde kaart getekende begrenzing stemt daarmee over-
een.

Die begrenzing kan alleen nog door de wetgever worden
gewijzigd.

Om tegemoet te komen aan de wens van de commissie
heeft de Minister de bij het ontwerp gevoegde kaart door
een meer nauwkeurige kaart vervangen. Die nieuwe kaart
maakt melding van de besluiten die de westelijke gebieds-
omschrijving van het gebied hebben vastgelegd. Voor de

CHAPITRE III

Discussion des articles

A la suite du dépôt des amendements concrétisant le com-
promis entre les parties des rives gauche et droite (Doc.
n^{os} 233/3 et 4), M. Geldolf a retiré la série d'amendements
qu'il avait présentés pendant la précédente législature (Doc.
n^o 875/2 de 1975-1976).

Il ne sera plus question de ces amendements dans la dis-
cussion des articles, si ce n'est lorsque ces amendements
expriment une tendance ayant contribué à l'établissement
du compromis ou s'ils ont servi de base à d'autres amende-
ments qui ont été mis aux voix.

Délimitation

Article 1

Le Ministre a précisé que le périmètre du territoire a été
fixé comme le proposait le Conseil d'Etat, avec l'accord du
département des Travaux publics. Cet article est adopté à
l'unanimité.

Art. 2

Les dispositions de cet article, combinées avec la carte qui
fait partie intégrante du projet, délimitent le territoire de la
R. G. E.

Obtient-on ainsi une délimitation offrant une sécurité
juridique suffisante?

La question a été posée principalement en ce qui concerne
la délimitation occidentale du territoire, qui est établie dans
cet article par référence à la frontière occidentale de la zone
verte à aménager. Or, cette zone verte sera délimitée par le
plan de secteur, c'est-à-dire arrêté. Ce plan peut alors aussi
être modifié par arrêté, par exemple à la demande d'une
autorité communale. Il serait donc possible que, par une mo-
dification ultérieure de la frontière occidentale de cette zone
verte une première fois fixée par arrêté, la zone d'habitation
de Kieldrecht soit étendue vers l'est, et qu'ainsi la délimita-
tion occidentale du territoire de la rive gauche de l'Escaut
puisse être modifiée sans intervention du législateur.

Le Ministre répond que les limites extérieures du terri-
toire de la rive gauche de l'Escaut sont fixées par le projet
de loi, dans son article 2 et par la carte annexée au projet.
D'après cette carte, qui a la priorité par rapport à l'article 2,
la délimitation occidentale du territoire R. G. E. est formée
en grande partie par la route provinciale 356 et c'est à cette
délimitation que devra correspondre la frontière occidentale
de la zone verte à aménager à l'intérieur du territoire de la
rive gauche, le long de la délimitation occidentale de ce
territoire.

Cependant, d'après la carte, la délimitation occidentale
du territoire de la rive gauche s'écartera de la route provin-
ciale 356 à hauteur de Kieldrecht, de Verrebroek et de la
zone artisanale au sud de Verrebroek.

C'est à hauteur de ces trois zones que la délimitation occi-
dentale du territoire de la rive gauche est fixée avec plus de
précision par le plan de secteur.

L'arrêté nécessaire existe déjà et la délimitation figurant
sur la carte annexée y correspond.

Cette délimitation ne pourra plus être modifiée que par le
législateur.

Dans le but de rencontrer le souci de la commission, le
Ministre a remplacé la carte annexée au projet par une
autre plus précise. Cette nouvelle carte fait mention des ar-
rêtés ayant fixé la délimitation occidentale du territoire. Pour
les zones d'habitat de Kieldrecht et de Verrebroek, il s'agit

woonzones van Kieldrecht en Verrebroek gaat het om het gewestplan Sint-Niklaas - Lokeren, voorlopig vastgesteld bij ministerieel besluit van 15 oktober 1975. Voor de ambachtelijke zone bezuiden Verrebroek is dit het koninklijk besluit van 2 december 1975 (*Belgisch Staatsblad* van 10 januari 1976).

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 3

Bij dit artikel wordt de indeling van het L. S. O.-gebied gegeven.

De wijziging die bij wijze van amendement werd ingediend door de heer Van Geyt (Stuk n° 233/2) sluit aan bij de reeks van amendementen waarbij deze auteur beoogt het haven- en industriegebied op beide oevers van de Schelde gelijk te beheren.

Bij dit artikel vervangt hij het logisch onderscheid tussen de gebieden door een opsomming. De auteur voert aan dat in de bestaande havens ook geen onderscheid wordt gemaakt tussen haven- en industriegebied.

De Minister meent dat er geen vergelijking mogelijk is met de andere havens omdat hier een havengebied gelegen op een bepaalde gemeente toevertrouwd wordt aan een andere gemeente. Het lijkt hem niet haalbaar het ontwerp op dat punt te wijzigen.

Het amendement wordt eenparig verworpen.

Een lid stelt vervolgens voor in de toekomstige wijze te spreken over de indeling van het L. S. O.-gebied, omdat de begrenzing van die gebieden afhankelijk is van koninklijke besluiten.

Een ander lid meent dat ten minste het havengebied zou moeten worden begrensd door de wetgever zodat *ipso facto* het industriegebied zou gekend zijn.

In verband met de interne verdeling wijst de Minister erop dat het artikel het principe vaststelt van de indeling van het L. S. O. gebied in verschillende zones en gebieden. Het is niet onontbeerlijk nu reeds de juiste begrenzing van die gebieden vast te leggen en het is ook niet aangewezen dit bij wet te doen. Naar gelang van de noodwendigheden moet het mogelijk zijn het havengebied uit te breiden.

Hij wijst er nog op dat de groenzones reeds gekend zijn. Het havengebied zal per koninklijk besluit worden vastgelegd en het industriegebied zal dan bestaan uit alles wat overblijft, afgezien van de zones voor algemene infrastructuur en de woonzones. Hij wijst nogmaals op het belang van het gewestplan waarin de gehele interne afbakening zal vastgelegd worden. Dit is een soepelere formule.

In zijn inleidende uiteenzetting i.v.m. de ruimtelijke ordening van het linkerscheldeoevergebied deelde de bevoegde Staatssecretaris mede dat de woonkern van Doel in het linkerscheldeoevergebied zou worden behouden.

Er is eveneens een woonzone te Kallo en bezuiden het linkerscheldeoevergebied. Moet in artikel 3 dan geen melding worden gemaakt van woonzones?

De Minister meent van wel.

Het amendement terzake (Stuk n° 233/3 — II) van de heer Van Elewyck wordt eenparig aangenomen evenals het gewijzigde artikel. Het amendement werd evenwel licht gewijzigd ten einde beter te doen uitschijnen dat het functioneel verband waarvan sprake in dit artikel enkel betrekking heeft op het haven- en het industriegebied en niet op de woonzones.

Art. 4

Dit artikel handelt over de zones voor algemene infrastructuur en groenzones.

In het eerste lid is er sprake van « bevoegdheid » over de zones voor infrastructuur en in het 2^{de} lid over « beheer » van de groenzones. Moet in het eerste lid ook niet van « beheer » sprake zijn?

du plan de secteur Sint-Niklaas - Lokeren, arrêté provisoirement par l'arrêté ministériel du 15 octobre 1975. Pour la zone artisanale située au sud de Verrebroek, il s'agit de l'arrêté royal du 2 décembre 1975 (*Moniteur belge* du 10 janvier 1976).

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 3

Cet article traite de la division du territoire R. G. E.

M. Van Geyt propose par amendement (Doc. n° 233/2) une modification qui tend, ainsi que les autres amendements présentés par l'auteur, à assurer l'unité de gestion des régions portuaires et industrielles sur les deux rives.

Dans cet article, il remplace la distinction logique entre les différentes parties par une énumération. L'auteur fait observer que, dans les ports existants, il n'est également fait aucune distinction entre la région portuaire et la région industrielle.

Le Ministre estime qu'aucune comparaison avec les autres ports n'est possible étant donné qu'en l'occurrence une région portuaire, qui se situe sur le territoire d'une commune, est confiée à la gestion d'une autre commune. Il lui semble dès lors impossible de modifier le projet sur ce point.

L'amendement est rejeté à l'unanimité.

Un membre propose d'utiliser le futur pour parler de la subdivision du territoire de la R. G. E. étant donné que la délimitation des différentes régions devra être établie par des arrêtés royaux.

Un autre membre estime que le législateur devrait délimiter au moins la région portuaire de sorte que la zone industrielle soit connue par la même occasion.

A propos de la subdivision, le Ministre fait observer que l'article établit le principe de la subdivision du territoire de la R. G. E. en diverses parties. Il n'est pas indispensable d'en fixer dès à présent les limites précises, pas plus qu'il n'est souhaitable de le faire dans une loi. Il faut pouvoir étendre la région portuaire selon les nécessités.

Il souligne également que les zones vertes sont déjà connues. Les limites de la région portuaire seront fixées par arrêté royal et la région industrielle sera constituée par le surplus, moins les zones d'infrastructure générale et les zones d'habitat. Il souligne une fois encore l'importance du plan de secteur qui fixera les limites intérieures. Cette formule offre une plus grande souplesse.

Dans son exposé introductif concernant l'aménagement du territoire de la R. G. E. le Secrétaire d'Etat compétent déclare que le centre résidentiel de Doel sera maintenu dans le territoire de la R. G. E.

Il existe également une zone d'habitat à Kallo et au sud de la R. G. E. Ne convient-il pas de mentionner l'existence de zones d'habitat à l'article 3?

Le Ministre répond par l'affirmative.

L'amendement présenté à cet effet par M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3 — II), ainsi que l'article modifié sont adoptés à l'unanimité. L'amendement a cependant subi une légère modification afin de mieux faire ressortir que la relation fonctionnelle dont il est question à cet article ne se rapporte qu'aux régions portuaires et industrielles et non aux zones d'habitat.

Art. 4

Cet article concerne les zones d'infrastructure générale et les zones vertes.

Au premier alinéa, il est question de « compétence » au sujet des zones d'infrastructure et, au 2^e alinéa, de « gestion » au sujet des zones vertes. Ne devrait-il pas également être question de « gestion » au premier alinéa?

De Minister meent van niet omdat beheer enger is dan bevoegdheid.

Anderzijds werd gevraagd wie bevoegdheid zou dragen voor de algemene infrastructuur gelegen buiten de zones voor algemene infrastructuur bvb. voor spoorlijnen gelegen in het havengebied.

De Minister verklaart dat dit artikel geen wijziging brengt aan het algemeen principe inzake bevoegdheid. Wie thans bevoegd is blijft het.

Onder leidingstroken bedoelt men ook o.m. pipe-lines.

Bij het 2^{de} lid wordt er aan herinnerd dat rondom de woonkern van Doel een groene zone of een woonuitbreidingszone kan worden voorzien (cfr. Deel I, hoofds. V, 2. bespreking, punt 3).

De Minister verklaart dat, indien het een groenzone wordt, artikel 4, 2^{de} lid op die groenzone zal toepasselijk zijn.

In dit 2^{de} lid wordt het woord « toepasselijk » weggelaten. Het amendement terzake van de heer Van Elewycck (Stuk n^o 233/3 — II) alsmede het gewijzigde artikel worden eenparig aangenomen.

Art. 5

Dit artikel regelt de bestemming en de begrenzing van het havengebied.

Het amendement van de heer Van Geyt (Stuk n^o 233/2) gaat reeds uit van het eenheidsprincipe van haven- en industriegebied. Het wordt eenparig verworpen.

Het door de heer Van Elewycck ingediende amendement (Stuk n^o 233/3 — II) strekt er toe :

- a) een verwijzing naar artikel 12 in te voeren wat betreft de natte infrastructuur;
- b) een betere ordening te geven van wat het havengebied behelst (1^{ste} lid);
- c) te bepalen dat voor de begrenzing van het havengebied het koninklijk besluit slechts na advies van de in artikel 16 bedoelde havenraad zal mogen worden genomen (tweede lid).

Het amendement wordt eenparig aangenomen.

Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid op de linkerscheldeoever

Er werd voorgesteld de titel van hoofdstuk II als volgt te wijzigen : « Het grond- en industrialisatiebeleid op de linkerscheldeoever ». Het terzake door de heer Van Elewycck ingediende amendement (Stuk n^o 233/3 — II) wordt eenparig aangenomen.

Art. 6

Ter invoering van een eenheidsstructuur stelt de heer Van Geyt bij wijze van amendement voor (Stuk n^o 233/2) het haven- grond- en industriebeheer op beide scheldeoevers toe te vertrouwen aan een zuivere intercommunale maatschappij. Mocht dit niet haalbaar zijn dan stelt hij voor dat de intercommunale van het Land van Waas, die als aandeelhouder van de maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid wordt aangewezen bij art. 7, zou worden omgevormd tot een zuivere intercommunale.

Tegen de deelneming van een gemengde intercommunale vereniging in de Maatschappij was ook enig verzet gerezen van Antwerpse zijde.

De Minister is de mening toegedaan dat een *sui generis* maatschappij de beste formule is. Hij verwijst naar het advies van de Raad van State (p. 8 artt. 4 en 7, laatste lid).

Le Ministre ne le pense pas étant donné que « gestion » est plus restrictif que « compétence ».

Il est également demandé qui aura sous sa compétence l'infrastructure générale située en dehors des zones d'infrastructure générale, par exemple les voies ferrées situées dans la région portuaire.

Le Ministre déclare que cet article ne modifie en rien le principe général concernant la compétence. La compétence demeure acquise à l'autorité qui la détient actuellement.

L'expression « bandes de canalisation » désigne notamment les oléoducs.

Le second alinéa rappelle qu'une zone verte ou une zone d'extension d'habitat peut être prévue autour de la zone d'habitat de Doel (cfr. partie I, chap. V, 2. discussion, point 3).

Le Ministre déclare que, s'il est aménagé une zone verte, celle-ci sera soumise à l'application du 2^e alinéa de l'article 4.

Dans ce 2^e alinéa, le mot « applicable » est supprimé. L'amendement présenté à cet effet par M. Van Elewijck (Doc. n^o 233/3 — II), ainsi que l'article modifié sont adoptés à l'unanimité.

Art. 5

Cet article fixe la destination et la délimitation de la région portuaire.

L'amendement de M. Van Geyt (Doc. n^o 233/2) tend toujours à unifier la région portuaire et la région industrielle. Il est rejeté à l'unanimité.

L'amendement présenté par M. Van Elewycck (Doc. n^o 233/3 — II) a pour objet :

- a) d'insérer une référence à l'article 12 en ce qui concerne l'infrastructure hydraulique;
- b) de mieux ordonner le texte concernant la région portuaire (1^{er} alinéa);
- c) de prévoir que les limites de la région portuaire ne pourront être fixées par arrêté royal qu'après avis du Conseil de la politique portuaire visé à l'article 16 (2^e alinéa).

L'amendement est adopté à l'unanimité.

Société pour la politique foncière et industrielle de la rive gauche de l'Escaut

Il a été proposé de modifier comme suit l'intitulé du chapitre II : « Politique foncière et industrielle de la rive gauche de l'Escaut ». L'amendement présenté à cet effet par M. Van Elewycck (Doc. n^o 233/3 — II) est adopté à l'unanimité.

Art. 6

En vue d'établir une structure unitaire, M. Van Geyt propose par amendement (Doc. n^o 233/2) de confier la gestion portuaire, foncière et industrielle sur les deux rives de l'Escaut à une société intercommunale pure. Si cela s'avérait irréalisable, il propose de transformer en intercommunale pure l'Intercommunale du Pays de Waas que l'article 7 désigne comme actionnaire de la Société pour la politique foncière et industrielle.

La participation d'une intercommunale mixte dans la Société avait également suscité une certaine opposition de la part d'Anvers.

Le Ministre estime qu'une société *sui generis* constitue la meilleure formule. Il se réfère à l'avis du Conseil d'Etat (p. 8, art. 4 et 7, dernier alinéa).

In antwoord op het voorstel om de intercommunale van het Land van Waas om te vormen in een zuivere intercommunale, wijst hij op het geringe belang van de deelneming van de privé-sector in die intercommunale.

Bepaalde leden herinneren hierbij aan de verklaring vanwege de intercommunale zelf, die bereid is zich om te vormen tot een zuivere intercommunale.

Het amendement wordt eenparig verworpen en het artikel eenparig aangenomen.

Art. 7

Dit artikel stelt vast wie aandeelhouder van de Maatschappij is.

Ter verdediging van zijn amendement (Stuk n° 233/2) verklaart de heer Van Geyt dat, indien de filosofie die hij voorstelt meer steun zou vinden, hij bereid is nadere preciseringen te voorzien inzake de werking van de havenraad die hij voorstelt: ter bescherming van de gelijke rechten zouden sommige beslissingen gemeenschappelijk kunnen worden genomen en andere met een dubbele meerderheid, nl. een meerderheid op de rechteroever en een meerderheid op de linkeroever.

Dit amendement wordt niet verder besproken.

Een lid wijst er op dat het standpunt van het Land van Waas, nl. het havenbeleid volledig aan Antwerpen en het grond- en industriebeleid volledig aan het Waasland toe te vertrouwen, om realistische redenen niet kan worden gevolgd. Antwerpen kan immers niet uitgeschakeld worden van het grond- en industriebeleid: de inbreng en ervaring van Antwerpen zal de maatschappij ten goede komen.

Een ander lid vraagt of de provincie Antwerpen wel aandeelhouder moet zijn. Het gaat immers om grond- en industriebeleid in de provincie Oost-Vlaanderen. Ook de deelneming van deze laatste is niet noodzakelijk. Naar zijn oordeel zou de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij van Oost-Vlaanderen de provincies moeten vervangen. Volgens art. 15 § 2 van de wet van 15 juli 1970 zijn de G.O.M.'s wettelijk bevoegd inzake grond- en industriebeleid in het geheel van een bepaald gebied.

Een ander lid spreekt zich ook uit tegen de participatie van de provincies, niet zozeer omdat zij met de staatshervorming zullen verdwijnen, maar gewoon omdat zij er geen plaats hebben. Zijns inziens moeten Antwerpen en het Land van Waas leren met elkaar samen te werken en bijkomende partners kunnen dit moeilijker maken. Als derde partner wil hij enkel de Staat betrekken.

Wat betreft de G. O. M.'s, die zoeken z.i. nog steeds naar uitwerking van hun opdracht en die opdracht is wel veel ruimer dan deze van de maatschappij.

Hij wijst er terloops nog op dat de G.O.M.'s i.v.m. grondbeleid op het L. S. O. gebied geen inspraak hebben gevraagd.

Anderzijds wordt voorgesteld ook de G.O.M. van Antwerpen in de Maatschappij op te nemen.

De eerste spreker maakt hierop gewag van officieuze besprekingen die tussen Commissieleden uit Antwerpen en het Land van Waas plaatsvonden, waarbij de verdeelsleutel der aandelen werd gewijzigd en de lijst van de aandeelhouders werd beperkt. Het volgende voorstel komt uit die groepsbespreking:

- 45 % voor het Land van Waas en Beveren;
- 40 % voor de stad Antwerpen en Zwijndrecht;
- 15 % voor de Staat
- de provincies komen er niet meer bij kijken.

En réponse à la proposition visant à transformer l'Intercommunale du Pays de Waas en une intercommunale pure, il souligne la faible importance de la participation du secteur privé dans cette intercommunale.

Certains membres rappellent à ce propos la déclaration de l'intercommunale même, qui se dit disposée à se transformer en intercommunale pure.

L'amendement est rejeté à l'unanimité et l'article est adopté à l'unanimité.

Art. 7

Cet article désigne les actionnaires de la Société.

Défendant son amendement (Doc. n° 233/2), M. Van Geyt déclare que, si la formule qu'il suggère bénéficie d'un appui plus large, il est disposé à fournir des précisions concernant le fonctionnement du conseil portuaire qu'il propose. Afin de sauvegarder l'égalité des droits, certaines décisions pourraient être prises en commun et d'autres le seraient à la double majorité, à savoir à la majorité sur la rive droite et à la majorité sur la rive gauche.

La discussion de cet amendement n'est pas poursuivie.

Un membre souligne qu'il ne serait pas réaliste d'adopter le point de vue du Pays de Waas, qui consisterait à confier l'ensemble de la politique portuaire à Anvers et l'ensemble de la politique foncière et industrielle au Pays de Waas. Il est d'ailleurs impossible d'exclure Anvers de la politique foncière et industrielle: l'apport et l'expérience d'Anvers seront profitables à la société.

Un autre membre demande s'il convient que la province d'Anvers soit actionnaire. Il s'agit en effet de la politique foncière et industrielle dans la province de Flandre orientale. La participation de cette dernière n'est d'ailleurs pas requise non plus. Il estime que la Société de développement régional de Flandre orientale devrait remplacer les provinces. L'article 15, § 2 de la loi du 15 juillet 1970 attribue aux S. D. R. des compétences en matière de politique foncière et industrielle sur un territoire déterminé.

Un autre membre se déclare également opposé à la participation des provinces, moins parce que la réforme de l'Etat entraînera leur disparition que parce que cette matière ne les concerne pas. Il estime qu'Anvers et le Pays de Waas doivent apprendre à collaborer et que tout partenaire supplémentaire ne peut que rendre cet apprentissage plus difficile. Il estime que seul l'Etat pourrait constituer le troisième partenaire.

Quant aux S. D. R., elles cherchent toujours le manière d'accomplir leur mission, qui est d'ailleurs beaucoup plus vaste que celle de la société.

Il souligne en passant que les S. D. R. n'ont pas demandé à être intéressées à la politique foncière de la R. G. E.

Il est en outre proposé d'associer également la S. D. R. d'Anvers à la Société.

A ce propos, le premier intervenant fait état de discussions officieuses qui ont eu lieu entre des commissaires d'Anvers et du Pays de Waas. A la suite de ces discussions, la répartition des actions a été modifiée et la liste des actionnaires a été limitée. Les contacts ont abouti à la proposition suivante:

- 45 % pour le Pays de Waas et Beveren;
- 40 % pour la ville d'Anvers et Zwijndrecht;
- 15 % pour l'Etat;
- il n'est plus question des provinces.

De Minister meent dat het voorstel inzake de percent-verdeling wel als basis van bespreking kan dienen. Een billijke verdeling kan immers de goede samenwerking tussen de partijen bevorderen.

Inzake de participatie van de G.O.M. meent hij dat er principieel geen onoverkomelijke bezwaren zouden zijn. De uitbouw van het industriegebied heeft wel regionale aspecten en de participatie van de G.O.M. doet hier geen afbreuk aan het nationale belang van de haven.

Toch moet worden beklemtoond dat men samen met de G.O.M.'s de particuliere sector in de Maatschappij zou brengen, aangezien die sector in de G.O.M.'s vertegenwoordigd is, daar waar de Intercommunale van het Land van Waas zich heeft moeten losmaken van haar particuliere aandeelhouders om in de Maatschappij volkomen te worden aangenomen.

In het door de heer Van Elewyck ingediend amendement (Stuk n° 233/3 — II) wordt het voornoemde voorstel inzake de verdeelsleutel der aandelen en de beperking der aandeelhouders opgenomen, met dien verstande dat de aandelen die aan Antwerpen en Zwijndrecht toekomen afzonderlijk worden vastgelegd. Noch de provincies, noch de G.O.M.'s worden er dus in vermeld.

Met eenparigheid van stemmen wordt het eerst besproken amendement verworpen en het laatst besproken aangenomen.

Art. 8

Dit artikel bepaalt dat de Maatschappij tot doel heeft te zorgen voor het grond- en industrialisatiebeleid in het industriegebied en in het havengebied.

Van Antwerpse zijde werd de noodzakelijkheid betwist het grond- en industrialisatiebeleid in het havengebied aan de Maatschappij toe te vertrouwen :

1) inzake *grondbeleid* dienen, volgens artikel 11, de gronden die voor het beheer en de exploitatie van de haven nodig zijn, toe te komen aan de stad Antwerpen en volgens artikel 12 wordt de algemene haveninfrastructuur door de Staat aan de stad in beheer gegeven. Het zou dus logisch zijn dat de stad Antwerpen voor het grondbeleid in het havengebied zorgt. In dit perspectief dient de stad Antwerpen door de Staat rechtstreeks in het bezit te worden gesteld van de gronden die reeds zijn aangekocht voor rekening van laatstgenoemde, zonder een beroep te moeten doen op de bemiddeling van de maatschappij;

2) het *industriële* beleid zou rechtstreeks moeten afhangen van de stad Antwerpen vermits deze volgens artikel 14 met het beheer van het gehele havengebied belast is.

Houdt men rekening met die stelling, dan dient er in dat artikel geen melding te worden gemaakt van het havengebied.

Een lid werpt op dat artikel 8 de verdeling tussen het Land van Waas en Antwerpen concretiseerde, in die zin dat het grond- en industrialisatiebeleid volledig moest toekomen aan het Land van Waas.

Ten einde tegenstrijdigheid te voorkomen tussen artikel 8 en de artikelen 5 en 12 stelt een lid voor het artikel te laten aanvangen met de woorden « Onverminderd de toepassing van de artikelen 5 en 12, heeft de maatschappij tot doel... ».

De Minister heeft de volgende toelichtingen verstrekt over hetgeen men dient te verstaan onder een op het havengebied toepasselijk grond- en industrialisatiebeleid.

« De Vraag is gerezen welke rol de maatschappij, de Staat en de stad zullen vervullen bij de uitoefening van het grond- en havenbeleid.

Le Ministre estime que la proposition relative aux taux de répartition peut servir de base de discussion. Une répartition équitable peut d'ailleurs favoriser la bonne coopération entre les parties.

En ce qui concerne la participation de la S. D. R., il considère qu'il ne devrait en principe exister aucun obstacle insurmontable. Le développement de la zone industrielle présente des aspects régionaux et la participation de la S. D. R. ne met pas en cause l'intérêt national du port.

Il fait cependant remarquer qu'en introduisant les S. D. R. dans la Société, on y réintroduirait le secteur privé puisque ce secteur siège dans les S. D. R., alors que l'intercommunale du Pays de Waas, pour être pleinement acceptée dans la Société, a été amenée à se défaire de ses actionnaires du secteur privé.

L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3 — II) reproduit la proposition précitée concernant la répartition des actions et la limitation du nombre des actionnaires. Le pourcentage des actions attribuées respectivement à Anvers et à Zwijndrecht est toutefois indiqué séparément. Il n'y est donc pas fait mention des provinces ni des S. D. R.

Le premier amendement est rejeté à l'unanimité et le dernier est adopté à l'unanimité.

Art. 8

Cet article dispose que la Société a pour but d'assurer la politique foncière et industrielle tant dans la région industrielle que dans la région portuaire.

Du côté anversois la nécessité de confier la politique foncière et industrielle de la région portuaire à la Société a été contestée :

1) en ce qui concerne la politique *foncière*, les terrains nécessaires à la gestion et à l'exploitation du port doivent revenir à la ville d'Anvers, selon l'article 11 et, d'après l'article 12, c'est l'Etat qui confère à la ville la gestion de l'infrastructure portuaire générale. Il serait donc logique que la ville d'Anvers assure la politique foncière dans la zone portuaire. Dans cette optique, la ville d'Anvers devrait être directement mise en possession par l'Etat, des terrains déjà acquis pour compte de ce dernier, sans devoir passer par l'intermédiaire de la Société;

2). en ce qui concerne la politique *industrielle*, celle-ci devrait relever directement de la ville d'Anvers, puisque c'est elle qui, d'après l'article 14, est chargée de la gestion de toute la région portuaire.

Si l'on s'en tient à cette thèse, il n'y a pas lieu de faire mention de la région portuaire dans cet article.

Un membre a rétorqué que l'article 8 concrétisait le partage entre le pays de Waas et Anvers, selon lequel la politique foncière et industrielle devait revenir entièrement au pays de Waas.

Afin d'éviter des contradictions entre l'art. 8 et les art. 5 et 12, un membre a proposé de faire débiter l'article par les mots « Sans préjudice de l'application des articles 5 et 12 ».

Le Ministre a donné les éclaircissements suivants sur ce qu'il y avait lieu d'entendre par politique foncière et industrielle applicable à la région portuaire.

« Il a été demandé quel sera le rôle de la Société, de l'Etat et de la ville en matière de politique foncière et portuaire.

De natte infrastructuur wordt door de Staat aan de stad in beheer gegeven. (art. 12).

Wat de andere gronden betreft moet men het ontwikkelingsproces van de Linkeroever voor ogen houden. Over een zeer lange periode zullen de terreinen geleidelijk aan worden onteigend en opgespoten (art. 9).

De maatschappij speelt een actieve rol bij het formuleren van de behoeften van respectievelijk de haven- en industriegebruikers door het op gang brengen van de onteigeningsprocedure (art. 10).

Het havengebied wordt bepaald bij koninklijk besluit na advies van de Raad voor Haven- en Industrialisatiebeleid (art. 5). Door de grenzen van het havengebied te omlijnen wordt eveneens impliciet het industriegebied omschreven. De onteigende, opgespoten of gebruiksklare gronden behoren dus tot het haven-, dan wel tot het industriegebied.

Eens de keuze gemaakt, wordt de grond van het havengebied door de maatschappij aan de stad Antwerpen verkocht of verhuurd tegen voorwaarden vastgelegd door de Koning (art. 11). De stad kan deze gronden verder in concessie geven volgens de behoeften van haar havenbeleid, vermits zij dit gebied beheert en exploiteert (art. 14).

Wat het havengebied betreft voert de maatschappij dus een actieve rol bij het « algemeen » grondbeleid (indeling tussen haven- en industriegrond) maar niet bij het detailmatig grondbeleid (dus geen onderhandelingen met de havengebruikers zoals goederenverhandelaars en reders daar die door de stad Antwerpen geschieden).

Wat het industriegebied betreft geldt de volheid van het grond- en industrialisatiebeleid van de maatschappij. De onderhandelingen met de toekomstige investeerders, de bepaling van de voorwaarden van elke investering komen aan de maatschappij toe.

Uit dit alles volgt dat de maatschappij, zij het met een verschillend karakter, een grondbeleid voert zowel voor het haven- als voor het industriegebied en dat haar industriebeleid beperkt is tot het industriegebied.

Een amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/3-II) welk aansluit bij het standpunt van de Minister, wordt eenparig aangenomen.

De aangenomen tekst onttrekt derhalve aan de maatschappij het industriebeleid in het havengebied. Als industrietypes in dat gebied worden vermeld: havenmachines, tanks, alsmede graanopslagplaatsen door privébedrijven opgericht op gronden die door de stad in concessie worden gegeven.

Anderzijds, vraagt men zich af of het wel nodig is in dat artikel de woonzone van Doel te vermelden, vermits die zone vermeld wordt in artikel 3. De Minister ziet de noodzakelijkheid daarvan niet in aangezien de woonzones geen deel uitmaken van het industrie- en havengebied.

Het amendement van de heer Van Geyt (Stuk n° 233/2) wordt eenparig verworpen.

Art. 9

Dit artikel handelt over het verwerven en bouwrijp maken van gronden van het havengebied en het industriegebied door de Maatschappij.

Het tweede lid bepaalt dat sommige werken op kosten van de Staat worden uitgevoerd. Uit de commissie wordt de vraag gesteld of de Staat geregeld optreedt om werken te financieren ten behoeve van gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen. De Minister verwijst dienaangaande naar de commentaar bij dit artikel (tweede lid) in de memorie van toelichting.

L'Etat confère à la ville d'Anvers la gestion de l'infrastructure hydraulique (art. 12).

En ce qui concerne les autres terrains, il conviendra de tenir compte du développement de la rive gauche. A long terme, les terrains seront progressivement expropriés et colmatés (art. 9).

La Société joue un rôle actif en ce qui concerne la formulation des besoins des usagers du port et des industries en entamant la procédure d'expropriation (art. 10).

La région portuaire est délimitée par arrêté royal après avis du Conseil de la politique portuaire et industrielle. La fixation des limites de la région portuaire circonscrit implicitement la région industrielle. Les terrains expropriés, colmatés ou aménagés appartiennent donc à la région portuaire ou à la région industrielle.

Ce choix étant fait, la Société vend ou loue les terrains de la région portuaire à la ville d'Anvers aux conditions fixées par le Roi (art. 11). Par le fait qu'elle gère et exploite cette région, la ville peut à son tour concéder ces terrains en fonction des besoins de sa politique portuaire (art. 14).

Dans le cadre de la politique portuaire, la Société joue donc un rôle actif en ce qui concerne la politique foncière « générale » (répartition des terrains portuaire et industriel), mais elle n'intervient pas sur le plan particulier (elle ne négocie pas avec les usagers du port tels que les négociants en marchandises et les armateurs, cette tâche incombant à la ville d'Anvers).

La région industrielle relève entièrement de la politique foncière et industrielle de la Société. Celle-ci négocie avec les investisseurs potentiels et détermine les conditions de chaque investissement.

Il appert dès lors que, fût-ce selon des modalités différentes, la politique foncière de la Société s'applique à la région portuaire et à la région industrielle tandis que sa politique industrielle se limite à la région industrielle.

Un amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3-II) qui rejoint le point de vue du Ministre, est adopté à l'unanimité.

Le texte retenu enlève donc à la société la politique industrielle dans la région portuaire. Comme type d'industrie de cette région ont été cités des machineries de port, les tanks, les dépôts de grains établis par des entreprises privées sur des terrains concédés par la ville.

D'autre part, on s'est interrogé sur la nécessité de mentionner dans cet article la zone d'habitation de Doel, puisque cette zone est mentionnée à l'art. 3. Le Ministre n'en voit pas la nécessité, les zones d'habitat ne faisant pas partie des régions industrielle et portuaire.

L'amendement de M. Van Geyt (Doc. n° 233/2) est rejeté à l'unanimité.

Art. 9

Cet article traite de l'acquisition et de l'aménagement par la Société des terrains des régions portuaire et industrielle.

Le second alinéa prévoit que certains travaux sont pris en charge par l'Etat. Il a été demandé à ce sujet si l'Etat intervenait régulièrement pour financer des travaux au profit de sociétés de développement régional. Le Ministre a renvoyé à la discussion de cet article (2^{me} alinéa) dans l'exposé des motifs.

Het derde lid van het artikel bepaalt dat de gronden die reeds voor rekening van de Staat waren verworven, door deze worden overgedragen met inachtneming van de door derden verkregen rechten.

Er wordt in de eerste plaats nadere toelichting gevraagd in verband met die derden.

Vervolgens wordt een opmerking gemaakt die reeds ter sprake was gekomen bij de bespreking van artikel 8 :

Het laatste lid van artikel 9 is toepasselijk zowel op de gronden van het industriegebied als op die van het havengebied. Volgens het eerste lid van artikel 11 moet de Maatschappij de gronden die voor het beheer en de exploitatie van de haven nodig zijn, aan de stad Antwerpen overdragen of in concessie geven.

De Maatschappij moet de gronden die haar door de Staat zullen worden overgedragen, dus op haar beurt overdragen aan de stad Antwerpen.

In Antwerpen was men van mening dat de Maatschappij een nutteloze tussenpersoon zou zijn tussen Staat en stad en dat het dus beter zou zijn dat de reeds voor rekening van de Staat verworven gronden door deze laatste rechtstreeks aan de stad Antwerpen worden overgedragen.

Dit voorstel stuitte echter op verzet vanwege de vertegenwoordigers van het Waasland, die zich wensten te houden aan het compromis vastgelegd in de amendementen die voorkomen in de stukken n^os 233/3 en 4. Derhalve werd het voorstel niet overgenomen in een amendement.

Het amendement van de heer Van Geyt (Stuk n^o 233/2) wordt afgewezen.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 10

Bij de bespreking van de uiteenzetting van de Staatssecretaris voor Vlaamse streekeconomie kwam het probleem van de bevoegdheidsconflicten ter sprake (cfr. Deel I, hoofds. V).

De huidige tekst vermeldt dat de onteigeningen ten algemene nutte gebeuren door de Maatschappij, nadat ze door de Koning, op de voordracht van de Minister van Openbare Werken, van algemeen nut verklaard zijn.

Teneinde alle mogelijke bevoegdheidsbetwistingen ook in de toekomst te vermijden, wordt thans voorgesteld dat de voordracht gebeurt door de terzake bevoegde Minister. Deze formulering houdt geen enkel beletsel in van legistische aard. Het desbetreffend amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n^o 233/3-II) wordt eenparig aangenomen.

Het amendement van de heer Van Geyt (Stuk n^o 233/2) wordt verworpen en het artikel eenparig aangenomen.

Art. 11

In het wetsontwerp werd ervan uitgegaan dat de overdracht van gronden in het haven- en industriegebied op verschillende manieren moet kunnen gebeuren : door overdracht onder bezwarende titel, door concessie of door terbeschikkingstelling.

Op deze wijze kan ook voor de toekomst de meest geschikte wijze aangewend worden.

1. *Overdracht of concessie aan de stad Antwerpen van de gronden in het havengebied die nodig zijn voor het beheer en de exploitatie van de haven (eerste lid van het artikel)*

Het amendement van de heer Geldolf (Stuk n^o 875/2 — 1975-1976) voorziet alleen in de overdracht aan de stad Antwerpen van de gronden in het havengebied die voor het beheer en de exploitatie van de haven nodig zijn.

Le troisième alinéa de l'article prévoit la cession par l'Etat de terrains déjà acquis pour compte de l'Etat, compte tenu des droits acquis par les tiers.

D'abord des précisions ont été demandées au sujet de ces tiers.

Ensuite, a été développée une observation déjà formulée lors de la discussion de l'article 8 :

Le dernier alinéa de l'article 9 s'applique tant aux terrains situés dans la région industrielle qu'à ceux de la région portuaire. Selon le 1^{er} alinéa de l'article 11, la Société doit céder ou concéder à la ville d'Anvers les terrains nécessaires à la gestion et l'exploitation du port.

La Société devra donc céder à son tour à la ville d'Anvers les terrains que lui aura cédés l'Etat.

Du côté anversoïse, on a jugé que la Société jouerait un rôle d'intermédiaire inutile entre l'Etat et la ville et qu'il serait donc préférable que les terrains déjà acquis pour compte de l'Etat soient directement cédés par ce dernier à la ville d'Anvers.

Cette proposition s'étant heurtée au refus des représentants du Pays de Waas, qui s'en tiennent au compromis contenu dans les amendements 233/3 et 4, n'a pas été coulée en forme d'amendement.

L'amendement de M. Van Geyt (Doc. n^o 233/2) n'a pas été retenu.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 10

Lors de la discussion de l'exposé du Secrétaire d'Etat chargé de l'économie régionale flamande, il a été question de conflits des compétences (cfr. Partie I, chap. V).

Le texte actuel prévoit que la Société poursuit les expropriations pour cause d'utilité publique après que le Roi les aura déclarées d'utilité publique, sur la proposition du Ministre des Travaux publics.

Afin d'éviter également à l'avenir tout conflit de compétence, il est demandé que la proposition soit faite par le Ministre compétent. Cette formule ne soulève aucune objection d'ordre légistique. L'amendement de M. Van Elewyck concrétisant cette proposition (Doc. n^o 233/3-II) est adopté à l'unanimité.

L'amendement de M. Van Geyt (Doc. n^o 233/2) est rejeté et l'article est adopté à l'unanimité.

Art. 11

Le projet de loi considère que la cession de terrains dans la région portuaire et dans la région industrielle doit pouvoir se faire de plusieurs manières, soit par cession à titre onéreux, soit par concession, soit par mise à la disposition.

Ainsi le mode le plus adéquat pourra-t-il être également employé à l'avenir.

1. *Cession ou concession à la ville d'Anvers des terrains de la région portuaire nécessaires à la gestion et à l'exploitation du port (1^{er} alinéa de l'article).*

L'amendement de M. Geldolf (Doc. n^o 875/2 — 1975-1976) prévoit uniquement la cession à la ville d'Anvers des terrains de la région portuaire nécessaires à la gestion et à l'exploitation du port.

Een lid is echter van gevoelen dat er slechts sprake kan zijn van concessie aan de stad aangezien overdracht voor de stad lasten met zich zou kunnen brengen die haar in een ongunstige financiële positie plaatsen ten opzichte van de andere havens.

Het eerste lid van het amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/4) wordt eenparig aangenomen. Het verplicht de Maatschappij ertoe de gronden in eigendom aan de stad over te dragen tegen verwervingskostprijs.

2. Overdracht of terbeschikkingstelling van gronden in het industriegebied aan industriële bedrijven (2° lid van het artikel).

In het tweede lid van voornoemd amendement voorziet de heer Geldolf alleen in de mogelijkheid om gronden aan industriële bedrijven in concessie te geven.

Het amendement van de heer Van Geyt (Stuk n° 233/2) betreft uitsluitend het industriegebied. Ook hier wordt alleen gedacht aan de mogelijkheid om gronden aan industriële bedrijven in concessie te geven.

Er kan geen sprake van zijn, aldus de auteur, de gronden over te dragen.

Er is opgemerkt dat sinds omstreeks 1965 op de rechteroever geen gronden meer worden overgedragen. Alle gronden worden er in concessie gegeven.

Concessie heeft dit voor op overdracht dat de Maatschappij in de concessieakte gemakkelijker ontbindende of opschortende voorwaarden — bijvoorbeeld aangaande de verplichting om de grond binnen een bepaalde termijn voor een welbepaald doel in gebruik te nemen — of veranderlijke voorwaarden, zoals maatregelen om de luchtbezuiniging af te remmen, kan opleggen.

In geval van overdracht kunnen dergelijke voorwaarden bezwaarlijk in de overeenkomst worden gesteld. Uiteraard blijft er dan nog de aflevering van een exploitatievergunning door de bestendige deputatie, maar die vergunning wordt doorgaans voor lange termijnen (18 jaar) afgeleverd, zodat de aanvankelijk opgelegde technische normen vóór het verstrijken van de termijn reeds volledig achterhaald kunnen zijn. Bovendien kunnen de gronden ongebruikt blijven wanneer een onderneming, die eigenaar is van de grond, haar poorten moet sluiten; dat is niet noodzakelijk het geval als de grond slechts in concessie is gegeven.

De Minister is van oordeel dat het wegnemen van elke mogelijkheid tot overdracht een fundamentele kwestie is die niet naar aanleiding van dit ontwerp een oplossing dient te krijgen. Indien men alleen voor de linkerscheldeover elke mogelijkheid tot grondoverdracht in het industriegebied schrapt, zou de op dat stuk bestaande gelijkheid onder de havens worden gebroken en dat kan voor de Antwerpse haven nadelig uitvallen. Uit de raadpleging van de beheerders van de verschillende havens van ons land blijkt dat concessie het meest wordt toegepast, maar dat overdracht mogelijk blijft wanneer de investeerder zulks noodzakelijk acht.

Een lid stelt voor in het tweede lid alleen te gewagen van « terbeschikkingstelling » van gronden aan de industriële bedrijven, zodat de maatschappij de mogelijkheid behoudt overdracht of concessie toe te passen.

De Minister merkt op dat die term de overdracht niet kan dekken.

Het hogervermelde amendement van de heer Van Elewyck vermeldt in het tweede lid de concessie zowel als de overdracht van andere gronden dan degene die in het eerste lid zijn bedoeld. Elke verkoop van dergelijke gronden moet aan de Koning ter goedkeuring worden voorgelegd. In de praktijk zal het hier gaan om gronden in het industriegebied vermits de gronden in het havengebied, nodig voor het beheer en de exploitatie van de haven, aan de stad Antwerpen worden overgedragen.

Un membre a toutefois estimé qu'il ne devrait être question que de concession à la ville, la cession pouvant entraîner pour la ville des charges la mettant dans une position financière défavorable par rapport aux autres ports.

Le premier alinéa de l'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/4), adopté à l'unanimité, oblige la Société à céder en propriété les terrains à la ville et précise que la cession se fera au prix coûtant d'acquisition du terrain par la Société.

2. Cession ou mise à la disposition de terrains de la région industrielle à des entreprises industrielles (2° alinéa de l'article).

Dans son 2° alinéa, l'amendement précité de M. Geldolf ne prévoit que la possibilité de concéder des terrains aux entreprises industrielles.

Traitant uniquement de la région industrielle, l'amendement de M. Van Geyt (Doc. n° 233/2) ne retient lui aussi que la possibilité de concéder des terrains aux entreprises industrielles.

Pour eux, il ne doit plus être question de cession de terrains.

Il a été fait observer que depuis 1965 environ, il n'est plus question de cessions de terrains sur la rive droite. Tous les terrains y sont concédés.

La concession a sur la cession des avantages que la Société peut plus facilement imposer dans l'acte de concession des conditions résolutoires ou suspensives — par exemple, concernant l'obligation d'affecter le terrain dans un certain délai à un but déterminé — ou des conditions variables, par exemple, des mesures freinant la pollution atmosphérique.

En cas de cession, de telles conditions peuvent difficilement être incluses dans le contrat. Dans ce cas, il y a bien sûr encore la délivrance d'une autorisation d'exploitation qui relève de la députation permanente, mais cette autorisation est généralement accordée pour de longues périodes (18 ans), ce qui fait que les normes techniques imposées *ab initio* peuvent se trouver totalement dépassées avant l'expiration de l'autorisation. Qui plus est, au cas où une entreprise propriétaire du terrain doit fermer ses portes, les terrains peuvent rester inoccupés, ce qui ne sera pas nécessairement le cas si le terrain n'est que concédé.

Le Ministre estime que la suppression de toute possibilité de cession est une question fondamentale qui ne devrait pas être tranchée à l'occasion de ce projet. En supprimant uniquement pour la rive gauche de l'Escaut toute possibilité de cession de terrain au secteur industriel, on romprait l'égalité existante à ce sujet entre les ports, ce qui pourrait être défavorable au port d'Anvers. Il appert de la consultation des gestionnaires des différents ports du pays que la concession est la forme la plus appliquée, la cession étant cependant possible lorsque l'investisseur l'estime indispensable.

Un membre propose de ne faire mention au 2° alinéa que de « mise à la disposition » de terrains aux entreprises industrielles, ce qui donnerait à la Société la possibilité de procéder soit par cession, soit par concession.

Le Ministre fait remarquer que ce terme ne peut couvrir la cession.

L'amendement précité de M. Van Elewyck, en son 2° alinéa, retient tant la concession que la cession de terrains autres que ceux qui sont visés en son 1^{er} alinéa. Il soumet à l'approbation royale toute vente de tels terrains. Dans la pratique il s'agira, en l'occurrence, de terrains dans la région industrielle puisque les terrains dans la région portuaire qui sont nécessaires à la gestion et à l'exploitation du port sont cédés à la ville d'Anvers.

Artikel 5 preciseerd dat het havengebied ook de terreinen omvat die voor de havenbeheerder noodzakelijk zijn ten behoeve van de eigen exploitatie.

Mede namens de mede-auteurs van het amendement ver-
klaart de indiener : « Er zal zoveel mogelijk gewerkt worden met concessies en de verkoop van terreinen moet mogelijk zijn; maar blijft de uitzondering. Met concessies wordt het mogelijk betere bijkomende voorwaarden op te leggen. Het gaat hier dus geenszins om een doctrinaire stellingname. »

Ingevolge die verklaring wordt het tweede lid van het amendement eenparig aangenomen.

3. Algemene voorwaarden (derde lid van het artikel)

Ook het derde lid van het amendement van de heer Van Elewyck wordt eenparig aangenomen.

In het tweede noch in het derde lid van de aangenomen tekst is nog sprake van « terbeschikkingstelling » van gronden. De terbeschikkingstelling van gronden aan industriële bedrijven wordt evenwel niet uitgesloten. Concreet komt de wijziging er op neer dat voor de definitieve overdracht en de concessie (lange duur) de voorwaarden bepaald worden met akkoord van de Staat, terwijl voor terbeschikkingstelling (korte termijn, vb. huur) de Maatschappij zelfstandig beslist. Artikel 16, zoals het door de commissie is aangenomen, bepaalt ook dat de Raad voor haven- en industrialisatiebeleid in geval van overdracht, van concessie en van terbeschikkingstelling van gronden een advies moet verstrekken.

Het amendement van de heer Van Geyt wordt verworpen.

4. Duur van de concessies

Een andere opmerking betrof de duur van de maatschappij. Er werd gesteld dat de maatschappij in geen geval zelf een concessie kan verlenen met een langere duur dan die van de maatschappij zelf.

Krachtens de wet van 1 maart 1922 omtrent de vereniging van gemeenten tot nut van het algemeen dient de duur van de intercommunale (in onderhavig geval van de maatschappij) bepaald te zijn in de statuten. Niets belet voor deze maatschappij een langere duur dan 30 jaar te voorzien en deze bvb te bepalen op 99 jaar.

Daarenboven kan aangehaald worden dat krachtens ministeriële rechtspraak afgeweken kan worden van het beginsel dat de duur van de intercommunale (maatschappij) de activiteit beperkt, wanneer dwingende noodzakelijkheid vastgesteld wordt. De bevoegde Minister moet daarvan in kennis gesteld worden.

Art. 12

Dit artikel wordt zonder opmerkingen eenparig aangenomen.

Art. 13

In zijn amendement (Stuk n° 233/2) past de heer Van Geyt de in zijn vroegere amendementen voorgestelde beheersformule toe op de rekeningen.

Het amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/3-II) wijzigt de verdeling van de resultaten onder de aandeelhouders van de Maatschappij. Ingevolge de wijziging van artikel 7 moest een nieuwe verdeling worden doorgevoerd.

Het eerste amendement wordt verworpen en het tweede wordt eenparig aangenomen.

Havenbeheer

De commissie stelt voor het opschrift van dit hoofdstuk te vervangen door wat volgt : « Havenbeheer en -exploitatie ».

L'article 5 précise que la région portuaire comporte également les terrains nécessaires au gestionnaire du port en vue d'assurer l'exploitation propre.

Au nom de tous les signataires de l'amendement l'auteur principal a déclaré : « Il sera procédé le plus possible par concession et la vente de terrains devra être possible tout en restant l'exception. Les concessions permettent d'imposer de meilleures conditions complémentaires. Il ne s'agit donc aucunement d'une prise de position doctrinaire. »

Compte tenu de cette déclaration, le deuxième alinéa de l'amendement a été adopté à l'unanimité.

3. Conditions générales (troisième alinéa de l'article)

Le troisième alinéa de l'amendement de M. Van Elewyck est également adopté à l'unanimité.

Ni dans le 2^{ème} ni dans le 3^{ème} alinéa du texte adopté, il n'est encore question de « mise à la disposition » de terrains. La mise à la disposition de terrains aux entreprises industrielles n'est cependant pas exclue. Concrètement, la modification fait que les conditions de la cession définitive et de la concession (long terme) sont fixées avec l'accord de l'Etat, tandis que la Société décide de sa propre autorité en ce qui concerne la mise à la disposition (court terme, par exemple : location). L'article 16 tel que la commission l'a adopté prévoit encore qu'en cas de cession, de concession et de mise à la disposition de terrains, un avis devra être émis par le Conseil de la politique portuaire et industrielle.

L'amendement de M. Van Geyt est rejeté.

4. La durée des concessions

Une observation concernait la durée de la société. Il a été prévu que la Société ne pourra en aucun cas accorder des concessions dont la durée dépasse celle de la Société.

En vertu de la loi du 1^{er} mars 1922 relative à l'association de communes dans un but d'utilité publique, la durée de l'intercommunale (dans ce cas de la société) doit être fixée dans les statuts. Rien n'empêche de prévoir pour cette société une durée supérieure à 30 ans et de la fixer par exemple à 99 ans.

En outre, il peut être signalé qu'en vertu de la jurisprudence ministérielle, il est possible de déroger au principe de la durée de l'intercommunale (société) si une nécessité impérieuse est établie. Le Ministre compétent doit en prendre connaissance.

Art. 12

Cet article est adopté à l'unanimité, sans observation.

Art. 13

Dans son amendement (Doc. n° 233/2), M. Van Geyt applique au niveau des comptes la formule de gestion proposée par ses amendements antérieurs.

L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3-II), modifie la répartition des intérêts entre les partenaires de la Société. La modification apportée à l'article 7 imposait une nouvelle répartition.

Le premier amendement est rejeté et le second adopté à l'unanimité.

Gestion du port

La Commission propose de modifier comme suit l'intitulé de ce chapitre : « Gestion et exploitation du port ».

In dit hoofdstuk worden de begrippen « havenbeheer » en « havenexploitatie » dikwijls naast elkaar gebruikt.

De Minister gaf terzake de volgende uitleg :

« Beheer en exploitatie zijn twee facetten van bevoegdheidsuitoefening, welke nochtans complementair zijn.

Het is om deze reden dat, in de tekst van het ontwerp, beiden zeer dikwijls naast elkaar worden vermeld (cfr. art. 11, art. 15, art. 19).

Deze begrippen dienen in hun gewone betekenis te worden gebruikt.

Bij « exploitatie » gaat het om het gebruik van bepaalde goederen om er voordeel uit te trekken, ze winstgevend maken. De exploitatie van een haven ligt bijgevolg op het zuiver economische en commerciële vlak, welke uiteindelijk weerspiegeld wordt in het boekhoudkundig resultaat.

De terbeschikkingstelling tegen vergoeding van kranen en sleepboten kan hierbij als voorbeeld worden gesteld.

« Beheer » daarentegen betreft de bewindvoering, het bestuur en het toezicht, met andere woorden de zuivere administratie, met inbegrip van de beleidsopties.

Een politieverordening op de scheepvaart in de dokken is hiervan een typisch voorbeeld.

Men dient er zich evenwel van bewust te zijn dat voor bepaalde particuliere gevallen een overlapping van beide begrippen kan bestaan.

Het in concessie geven van een perceel aan een bedrijf bijvoorbeeld kan worden gezien als een dergelijk geval. »

Art. 14

Het amendement van de heer Geldolf (Stuk n° 875/2 — 1975-1976) preciseert dat de stad Antwerpen zowel het havengebied als de havenuitrusting beheert.

Het doet tevens het belang uitkomen van een stedelijke havenuitrusting bij voorkeur boven een particuliere.

De Minister meent dat, aangezien het beheer aan de stad is toevertrouwd, er geen nadere bepalingen meer nodig zijn omtrent de wijze waarop die het beheer zal voeren.

De tekst van het amendement is overgenomen uit de administratieve overeenkomst betreffende het havenbeheer, die thans op de haven van Antwerpen toepasselijk is. Die tekst hoeft niet in de wet te worden vastgelegd om de toepassing ervan te verruimen tot de linkeroever.

Het subamendement van de heer Van Geyt (Stuk n° 233/2) wordt afgewezen.

Anderzijds wordt de stad, in het eerste lid van het artikel, belast met het beheer van het havengebied. De commissie is van mening dat het beter zou zijn te bepalen dat de stad de haven beheert en dat de rest van het havengebied wordt beheerd door degenen die er gevestigd zijn. Zij meent voorts dat er gewag moet worden gemaakt van « beheer en exploitatie », zoals in artikel 15 bepaald is.

Het amendement van de heer Van Elewyck, waarin die zienswijze wordt vertolkt (Stuk n° 233/3-II), wordt eenparig aangenomen.

Art. 15

Dit artikel handelt over het administratieve toezicht op het havenbeheer en de havenexploitatie op de beide Schelde-oeveren.

Het doel van die bepaling is het toezicht door twee provincies te vermijden, wat nadelig zou kunnen zijn voor de eenheid inzake beheer op de twee oeveren. Het beoogde doel wordt in de tekst vastgelegd door een amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/3-II), dat eenparig wordt aangenomen.

Daar dit artikel een einde maakt aan het normale toezicht, zal het besluit ter uitvoering van die bepaling terzelfder tijd als het artikel in werking moeten treden.

Dans ce chapitre les termes « gestion du port » et « exploitation du port » sont souvent juxtaposés.

A ce sujet, le Ministre a fourni les précisions suivantes :

« La gestion et l'exploitation sont deux aspects de l'exercice de la compétence qui cependant se complètent.

C'est la raison pour laquelle, dans le texte du projet, ces deux termes sont fort souvent juxtaposés (cfr. art. 11, 15, 19).

Ces deux termes doivent être entendus dans leur sens commun.

L'« exploitation » vise l'usage de certains biens dans le but d'en tirer des profits, de les rendre lucratifs. L'exploitation d'un port se situe dès lors sur le plan purement économique et commercial qui se reflète finalement dans les résultats comptables.

La mise à la disposition, moyennant rétribution, de grues et de remorqueurs peut à cet égard être citée comme exemple.

La « gestion » par contre vise la direction, l'administration et le contrôle, en d'autres termes l'administration pure, y compris les options de la politique à suivre.

Un règlement de police sur la navigation à l'intérieur des bassins en est un exemple typique.

Il faut néanmoins se rendre compte que dans certains cas particuliers les deux termes peuvent se couvrir.

Le fait de concéder à une entreprise une parcelle peut notamment être considéré comme un de ces cas. »

Art. 14

L'amendement de M. Geldolf (Doc. n° 875/2 — 1975-1976) précise que la ville d'Anvers gère tant la région portuaire que l'équipement portuaire.

Il met également l'accent sur l'intérêt d'un équipement portuaire communal au lieu de privé.

Le Ministre est d'avis qu'une fois la gestion confiée à la ville, il n'y a pas lieu de préciser comment le gestionnaire exécutera sa mission.

Le texte de l'amendement est repris de la convention administrative sur la gestion du port, applicable actuellement au port d'Anvers. Il n'est pas nécessaire de fixer ce texte dans la loi pour en étendre l'application à la rive gauche.

Le sous-amendement de M. Van Geyt (Doc. n° 233/2) n'est pas retenu.

Par ailleurs, l'alinéa premier de l'article charge la ville de la gestion de la région portuaire. La commission a estimé qu'il serait préférable de préciser que la ville est chargée de la gestion du port et que la gestion du reste de la région portuaire revient à ceux qui y sont établis. Elle estime également que, à l'instar de ce qui est prévu à l'article 15, il y a lieu de faire mention de « gestion et d'exploitation ».

L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3-II) qui formule ce point de vue, est adopté à l'unanimité.

Art. 15

Cet article traite de la tutelle administrative de la gestion et de l'exploitation portuaire des deux rives de l'Escaut.

Le but poursuivi est d'échapper à une double tutelle provinciale qui peut nuire à l'unité de gestion sur les deux rives. L'objectif poursuivi est fixé dans le texte, par un amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3 — II), adopté à l'unanimité.

Etant donné que cet article met fin à la tutelle normale, l'arrêté d'exécution de cette disposition devra entrer en vigueur en même temps que l'article.

De heren Geldolf en Van Geyt hadden voorgesteld dit artikel weg te laten (Stukken n^os 875/2 van 1975-1976 en 233/2). Hun amendement wordt verworpen.

Er wordt opgemerkt dat het ontwerp een afbakening inhoudt van de linkeroever van de Schelde, maar dat de rechteroever niet afgebakend is.

* * *

De commissie stelt voor in het ontwerp een nieuw hoofdstuk in te voegen met de artikelen 16, 17 en 17bis (nieuw).

Hoofdstuk IIIbis draagt het opschrift « Raden van advies ».

Het desbetreffende amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n^o 233/3-II) wordt eenparig aangenomen.

Art. 16

Er wordt bij dit artikel in de schoot van de Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid een Havenraad linkerscheldeover opgericht, bevoegd om adviezen te verlenen inzake havenbeheer en -exploitatie van het linkerscheldeovergebied.

Bij wijze van amendement stelt de heer Van Geyt voor (Stuk n^o 233/2) dit artikel te schrappen. Hij verwijst hiervoor naar zijn amendement op art. 7. Het wordt niet aangenomen.

Een lid wijst er op dat de havenraad de vroegere havenraad voor begeleiding bij de aanleg van de haven op de linkerscheldeover zal vervangen.

Hetzelfde lid wijst op het verschil in bevoegdheid tussen de nieuwe havenraad, die bevoegd is inzake havenbeheer en havenexploitatie en de havenraad voor de rechteroever, die alleen bevoegd is voor de havenexploitatie.

Een ander lid stelt voor de woorden « adviezen te verlenen nopens alle problemen inzake het havenbeheer en exploitatie in het linkerscheldeovergebied » te vervangen door « adviezen te verlenen nopens alle problemen inzake de ontwikkeling van het linkerscheldeovergebied ».

De term « havenraad » zou dan ook moeten worden gewijzigd. Het amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n^o 233/3-II) waarin deze wijziging voorkomt, wordt eenparig aangenomen.

Art. 17

De samenstelling van de « havenraad » wordt bij dit artikel geregeld.

De heer Geldolf stelt voor te preciseren dat de raad enkel voor de linkerscheldeover bevoegd is (Stuk n^o 875/2 — 1975-1976).

De commissie is van oordeel dat zulks overbodig is aangezien het nieuwe artikel 16 voldoende duidelijk is en geen enkele uitbreidende interpretatie van die bevoegdheid mogelijk maakt.

Ingevolge het amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n^o 233/3-II) wordt het eerste lid van het artikel gewijzigd in die zin :

1) dat het aantal zetels die aan de stad Antwerpen en aan de gemeente Beveren toekomen, door de Koning zal worden bepaald met toepassing van het tweede lid van het artikel;

2) dat de vertegenwoordigers van de gemeenten niet meer door de Koning zullen worden benoemd. Zij zullen vrij door de gemeenten worden aangewezen;

3) dat de maatschappij zitting zal hebben in de Raad. Zij zal haar vertegenwoordigers aanwijzen;

4) dat de gemeente Zwijndrecht niet meer vermeld wordt.

La suppression de cet article proposée par MM. Geldolf et Van Geyt (Doc. n^o 875/2 — 1975-1976 et 233/2), est rejetée.

On a fait remarquer que si le projet délimitait la rive gauche de l'Escaut, la rive droite ne l'était pas.

* * *

La commission propose d'insérer un nouveau chapitre dans le projet, comprenant les articles 16, 17 et 17bis (nouveau).

Le chapitre IIIbis est intitulé « Conseils consultatifs ».

L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n^o 233/3-II) qui le prévoit est adopté à l'unanimité.

Art. 16

Cet article prévoit la création, au sein de la Société pour la politique foncière et industrielle, d'un conseil portuaire de la rive gauche de l'Escaut chargé de donner son avis en matière de gestion et d'exploitation portuaire sur le territoire de la rive gauche de l'Escaut.

Par voie d'amendement (Doc. n^o 233/2), M. Van Geyt propose de supprimer cet article. Il renvoie à cet égard à l'amendement qu'il a déposé à l'article 7. Son amendement n'est pas adopté.

Un membre signale que le conseil portuaire remplacera l'ancien conseil portuaire chargé d'émettre des avis en ce qui concerne la construction du port sur la rive gauche de l'Escaut.

Ce même membre met en parallèle les compétences du nouveau conseil portuaire qui s'étendent à la gestion et à l'exploitation portuaires et celles du conseil de la rive droite qui ne concernent que l'exploitation portuaire.

Un autre membre propose de remplacer les mots « émettre des avis sur tous les problèmes relatifs à la gestion et à l'exploitation dans le territoire R. G. E. » par les mots « émettre des avis au sujet de tous les problèmes relatifs au développement du territoire R. G. E. ».

L'expression « Conseil portuaire » devrait dès lors également être modifiée. L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n^o 233/3-II) qui propose cette modification est adopté à l'unanimité.

Art. 17

Cet article règle la composition du « Conseil portuaire ».

M. Geldolf propose de préciser que le conseil est uniquement compétent pour la rive gauche de l'Escaut (Doc. n^o 875/2 — 1975-1976).

La commission estime qu'il n'y a pas lieu de le préciser, le nouvel article 16 étant suffisamment clair pour ne pas permettre une interprétation extensive de cette compétence.

Par l'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n^o 233/3-II), le premier alinéa de l'article est modifié en ce sens que :

1) le nombre de sièges revenant à la ville d'Anvers et à la commune de Beveren sera fixé par le Roi en application du 2^e alinéa de l'article;

2) les représentants des communes ne seront plus nommés par le Roi. Ils seront désignés librement par les communes;

3) la Société siègera au Conseil. Elle désignera ses représentants;

4) la commune de Zwijndrecht n'est plus mentionnée.

Op voorstel van de Minister wordt deze laatste gemeente opnieuw in de Raad opgenomen.

Het aldus gewijzigde amendement wordt eenparig aangenomen.

Het amendement van de heer Van Geyt (Stuk n° 233/2) dat ertoe strekt dit artikel weg te laten, wordt verworpen.

Art. 17bis (nieuw)

(Art. 18 van de aangenomen tekst)

Tijdens de algemene bespreking werd gevraagd de oprichting te overwegen van een raad van overleg bestaande uit vertegenwoordigers van de werkgevers en van de werknemers. Een dergelijke raad bestaat op de rechteroever en steunt op conventionele basis.

Het amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/3-II) voegt dienaangaande in het ontwerp een nieuwe bepaling in. De opgerichte raad zou slechts bevoegd zijn voor de linkeroever en zou adviezen verstrekken die zich tot de hele havenpolitiek uitstrekken.

Een lid vraagt zich af waarom de bevoegdheid van de raad van de rechteroever niet gewoon uitgebreid wordt tot de linkeroever en waarom de oprichting van de raad opgenomen wordt in een wetsontwerp dat een andere materie behandelt. Voorts vreest het lid dat dat precedent door andere havens wordt ingeroepen.

Een ander lid wenst dat de raad een adviserende en een controlebevoegdheid krijgt.

In verband met dit laatste punt is de Minister van oordeel dat de Nationale Commissie voor het Havenbeleid zich daarover zou moeten uitspreken, aangezien een dergelijke uitbreiding van bevoegdheid de concurrentie tussen de havens raakt.

Het ware trouwens wenselijk te preciseren wat moet worden verstaan onder een globaal havenbeleid, aan wie de adviezen van de raad zullen worden verstrekt en hoe de raad zal zijn samengesteld.

Het amendement wordt aangevuld met een zelfde bepaling als het laatste lid van het voorgaande artikel en wordt eenparig aangenomen.

Dank zij deze aanvulling wordt tegemoetgekomen aan beide voornoemde punten van zorg.

Financiële en boekhoudkundige bepalingen met betrekking tot het havenbeheer

Artt. 18 en 19

(Artt. 19 en 20 van de aangenomen tekst)

Deze artikelen vergen geen commentaar en worden eenparig aangenomen.

De heer Van Geyt stelt de weglating voor van artikel 19 (Stuk n° 233/2).

Dit amendement wordt verworpen.

Art. 20

(Art. 21 van de aangenomen tekst)

Dit artikel bepaalt dat de exploitatieresultaten van de haven op de linkerscheldeoever gedurende de eerste tien jaar ten gunste of ten laste zijn van de Staat.

Verscheidene leden zijn van mening dat die periode te kort is, en ook de afvaardiging van de stad Antwerpen had zulks onderstreept. De schepen van de haven had eveneens de aandacht gevestigd op de financiële moeilijkheden waarmede de exploitatie van de haven op de linkeroever zal te kampen hebben ingevolge het feit dat de havenbeheerder van de rechteroever bepaalde ontvangsten krijgt die de linkeroever niet zal krijgen.

Sur proposition du Ministre, cette dernière commune est reprise dans le Conseil.

L'amendement ainsi modifié est adopté à l'unanimité.

L'amendement de M. Van Geyt (Doc. n° 233/2), qui supprime l'article, est rejeté.

Art. 17bis (nouveau)

(Art. 18 du texte adopté)

Lors de la discussion générale, la création d'un conseil de concertation dans lequel siègeraient des délégués des travailleurs et des employeurs avait été demandée. La rive droite connaît un tel conseil. La base en est conventionnelle.

L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3-II) insère dans le projet une disposition à ce sujet. Le conseil qu'il instaure n'aurait compétence que pour la rive gauche et formulerait des avis dans le domaine de la politique portuaire globale.

Un membre s'est demandé pourquoi la compétence du conseil de la rive droite n'est pas simplement étendue à la rive gauche et pourquoi la création du conseil se fait par insertion dans un projet de loi traitant d'une matière différente. Il craint encore que le précédent soit invoqué pour d'autres ports.

Un autre membre souhaite que le conseil ait compétence consultative et de contrôle.

Sur ce dernier point, le Ministre estime que la commission nationale de politique portuaire aurait à se prononcer, eu égard aux aspects concurrentiels entre les ports que soulève une telle extension de compétence.

Il est d'ailleurs souhaité que soit précisé ce qu'il y a lieu d'entendre par politique portuaire globale, à qui les avis du conseil s'adresseront et quelle sera la composition du conseil.

L'amendement, complété par une disposition identique à celle du dernier alinéa de l'article précédent, est adopté à l'unanimité.

Cet ajout rencontre les deux dernières préoccupations.

Dispositions financières et comptables relatives à la gestion du port

Art. 18 et 19

(Art. 19 et 20 du texte adopté)

Ces articles n'ont appelé aucun commentaire et sont adoptés à l'unanimité.

M. Van Geyt propose de supprimer l'article 19 (Doc. n° 233/2).

Cet amendement est rejeté.

Art. 20

(Art. 21 du texte adopté)

Cet article prévoit que pendant dix ans les résultats d'exploitation du port sur la rive gauche de l'Escaut sont à charge ou au profit de l'Etat.

Plusieurs membres estiment que cette période est trop courte, ce que la délégation de la ville d'Anvers avait également souligné. L'échevin du port avait aussi attiré l'attention sur les difficultés financières que rencontrera l'exploitation du port sur la rive gauche, du fait que certaines ressources qui, sur la rive droite reviennent au gestionnaire du port, lui échappent sur la rive gauche.

Het gaat onder meer om inkomsten die afkomstig zijn van industriegronden op het grondgebied van de linker-oever en die aan de Maatschappij ten goede komen, evenals om gemeentelijke belastingen die zullen toevallen aan de gemeenten op het grondgebied waarvan de linkeroever gelegen is, bv. de taks op het tewerkgesteld personeel en de opcentiemen.

De havenrechten die de beheerder zal kunnen heffen wegen in elk geval niet op tegen de enorme beheerslasten.

In elk geval zal het beheer deficitair zijn.

Ware het niet mogelijk, aangezien de Koning de datum moet vaststellen waarop de periode van tien jaar binnen welke de exploitatieresultaten ten laste van de Staat vallen een aanvang neemt, het begin van die periode te doen samenvallen met het ogenblik waarop het Baalhoekkanaal in exploitatie wordt genomen of misschien met het ogenblik waarop een normale exploitatie mogelijk zal zijn, met dien verstande dat de periode die aan de tijdspanne van tien jaar vooraf gaat, eveneens ten laste van de Staat zou vallen?

Leden uit andere streken van het land maken voorbehoud in verband met het feit dat de Staat die lasten op zich neemt, want de industrialisatie komt uitsluitend ten goede aan het Vlaamse gewest.

De Minister meent dat bedoelde periode niet mag verlengd worden aangezien de betrokken departementen het, tijdens de voorbereiding van het ontwerp, daarover in principe eens geworden zijn. De periode van tien jaar moet een aanvang nemen zodra er een normale exploitatie is.

Een amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/3-II) dat bepaalt dat de exploitatieresultaten van de haven op de linkerscheldecoever tijdens de aanlooperperiode eveneens ten gunste of ten laste vallen van de Staat, wordt, evenals het geamendeerde artikel, eenparig aangenomen.

Het amendement van de heer Van Geyt (Stuk n° 233/2) wordt verworpen.

Art. 21

(Art. 22 van de aangenomen tekst)

De hier besproken boekhouding en de boekhouding die de stad Antwerpen bijhoudt voor de haven op de rechter-oever moeten afzonderlijk blijven.

Het amendement van de heer Van Geyt (Stuk n° 233/2) wordt verworpen en het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 22

(Art. 23 van de aangenomen tekst)

Dit artikel bepaalt dat gedurende de periode tijdens welke de exploitatieresultaten ten laste zijn van de Staat, de exploitatienormen en de vereiste personeelsformatie bepaald worden in overleg met de terzake bevoegde Ministers.

Dit artikel is ingegeven door de bezorgdheid misbruiken te voorkomen inzake organisatie en werking van de haven tijdens de periode dat de Staat de bedrijfsresultaten voor zijn rekening neemt.

Verschillende leden brengen kritiek uit op die bepaling. Vooreerst merken zij op dat dat toezicht geplaatst wordt naast het toezicht waarin artikel 15 van het ontwerp voorziet. Vervolgens zijn zij van oordeel dat uit die bepaling een minder soepele havenexploitatie op de ene oever dan op de andere zou kunnen resulteren, ondanks het in artikel 18 bepaalde beginsel van gelijkheid in rechten en retributies op beide oevers.

Paradoxaal genoeg zou artikel 22 het omgekeerde kunnen teweegbrengen van wat de Regering verwacht.

Op grond van die bepaling zal men er immers toe komen een aparte personeelsformatie voor de linkeroever te creëren, hetgeen eveneens een aangroei van het materiaal tot gevolg zal hebben. Als voorbeeld kan de bestaande sleepboten-

Il s'agit e.a. des revenus provenant des terrains industriels du territoire de la rive gauche qui vont à la Société et des taxes communales qui reviendront à la commune dont dépend le territoire de la rive gauche, par exemple les taxes sur le personnel occupé par les entreprises et les taxes additionnelles.

Les droits portuaires que pourra lever le gestionnaire ne peuvent en aucun cas compenser les énormes charges de gestion.

Il y aura donc a priori un déficit dans la gestion.

Puisque le Roi doit fixer la date de début de la période de 10 ans pendant laquelle les résultats d'exploitation seront à charge de l'Etat, cette date ne pourrait-elle être déterminée à partir du moment où le canal du Baalhoek sera mis en exploitation ou peut-être à partir du moment où une exploitation normale sera rendue possible, étant entendu que la période qui précéderait la période de dix ans serait également à charge de l'Etat?

Des membres issus des autres régions du pays ont émis des réserves au sujet de cette prise en charge par l'Etat, alors que l'industrialisation bénéficie uniquement à la région flamande.

Le Ministre estime que la période ne peut être prolongée, étant donné que ce point a fait l'objet d'un accord de principe entre les départements intéressés lors de la préparation du projet. Dès qu'il y aura une exploitation normale, la période de 10 ans devra débiter.

Un amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3-II) prévoyant qu'au cours de la période de mise en route les résultats d'exploitation du port de la RGE sont également au profit ou à charge de l'Etat, est adopté à l'unanimité, ainsi que l'article amendé.

L'amendement de M. Van Geyt (Doc. n° 233/2) est rejeté.

Art. 21

(Art. 22 du texte adopté)

La comptabilité envisagée ici doit être distincte de la comptabilité que la ville d'Anvers tient pour le port sur la rive droite.

L'amendement de M. Van Geyt (Doc. n° 233/2) est rejeté et l'article est adopté à l'unanimité.

Art. 22

(Art. 23 du texte adopté)

Cet article prévoit que, pendant les années de prise en charge des résultats d'exploitation par l'Etat, les normes d'exploitation et le cadre du personnel seront fixés de concert avec les ministres compétents en la matière.

Cet article s'inspire de la préoccupation de prévenir des abus en matière d'organisation et de fonctionnement du port au cours de la période pendant laquelle l'Etat prend les résultats d'exploitation à sa charge.

Plusieurs membres ont critiqué cette disposition. D'abord ils ont fait remarquer que cette tutelle s'ajoutait à celle que prévoit d'article 15 du projet. Ensuite ils estiment qu'il pourrait résulter de cette disposition une exploitation portuaire moins souple sur une rive que sur l'autre, et ce malgré le principe d'égalité de droits et rétributions sur les deux rives, fixé à l'article 18.

Paradoxalement, l'article 22 pourrait avoir un effet contraire à celui qu'en attend le Gouvernement.

En effet, par cette disposition, on en viendra à créer un cadre de personnel distinct pour la rive gauche de celui de la rive droite, ce qui aura également pour effet un accroissement de matériel. A titre d'exemple, le Service des

dienst te Antwerpen gelden. Die dienst zou kunnen worden ontdebeld op grond van de aparte personnelsformatie op de linkeroever.

De Minister is van gevoelen dat de Staat verplicht is *a priori* zowel als *a posteriori* toezicht op de uitgaven uit te oefenen, aangezien hij zelf gedurende ten minste tien jaar de exploitatieresultaten moet dragen.

Vervolgens preciseert hij dat het artikel onder exploitatienorm niet de tarieven maar wel de personeelsnormen bedoelt.

He amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 232/3-II), dat eenparig wordt aangenomen, schrapt uit dit artikel de woorden « en de vereiste personeelsformatie ».

Het gewijzigde artikel wordt eveneens eenparig aangenomen.

Politie en brandweer

Art. 23

(Art. 24 van de aangenomen tekst)

Dit artikel verleent aan de stad Antwerpen de bevoegdheid inzake politie in het havengebied, zulks in het kader van haar specifieke taak als havenbeheerder en onverminderd het principe van de gemeentelijke autonomie terzake.

Een lid wenst dat zou worden gepreciseerd dat de stad Antwerpen hier handelt ter uitvoering van artikel 14 van het ontwerp, dat de stad Antwerpen ermee belast alle voor het beheer en de exploitatie van de haven noodzakelijk gezachte verordeningen uit te vaardigen.

Het amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/3-II) voorziet daarin.

Dit amendement wordt eenparig aangenomen.

Art. 24

(Art. 25 van de aangenomen tekst)

Dit artikel regelt de samenwerking tussen de gemeenten op politiegebied. Het geeft geen aanleiding tot enigerlei commentaar en, wordt eenparig aangenomen.

Art. 25

(Art. 26 van de aangenomen tekst)

Dit artikel handelt over de brandvoorkoming in het haven- en industriegebied. De algemene normen die op de rechteroever van toepassing zijn, worden uitgebreid tot de linkeroever.

Bij wege van amendement (Stuk n° 233/3-II) stelt de heer Van Elewyck voor dat dezelfde normen op beide oevers zouden worden toegepast. Hij bedoelt zowel de algemene als de specifieke normen. De Koning zou de wijze van toepassing van dit artikel bepalen.

Het amendement wordt eenparig aangenomen.

Art. 26

(Art. 27 van de aangenomen tekst)

Dit artikel vertrouwt aan de brandweerdienst van Antwerpen de brandweer op het grondgebied van de L. S. O. toe. Het wordt vervangen door een bepaling luidens welke

remorqueurs, qui existe à Anvers, pourrait devoir être dédoublé en fonction du cadre du personnel qui serait propre à la rive gauche.

Le Ministre estime que l'Etat doit contrôler les dépenses tant *a priori* qu'*a posteriori*, puisqu'il doit supporter durant au moins 10 ans les résultats d'exploitation.

Il a précisé ensuite que, par norme d'exploitation, l'article ne vise pas les tarifs mais bien les normes concernant le personnel.

L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3-II), adopté à l'unanimité, supprime les mots « le cadre du personnel » qui figurent à cet article.

L'article amendé est également adopté à l'unanimité.

Service de police et de lutte contre l'incendie

Art. 23

(Art. 24 du texte adopté)

Cet article attribue à la ville d'Anvers la compétence d'intervention policière dans la région portuaire, et ce dans le cadre de sa tâche spécifique de gestionnaire portuaire et sans préjudice du principe de l'autonomie communale en cette matière.

Un membre a souhaité que soit précisé que la ville d'Anvers agira ici en exécution de l'article 14 du projet, qui charge la ville d'Anvers de promulguer tous les règlements jugés nécessaires à la gestion et à l'exploitation portuaires.

L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3-II) le prévoit.

Cet amendement est adopté à l'unanimité.

Art. 24

(Art. 25 du texte adopté)

Cet article qui règle la coopération entre les communes en matière de police n'a fait l'objet d'aucun commentaire et est adopté à l'unanimité.

Art. 25

(Art. 26 du texte adopté)

Cet article traite de la prévention contre l'incendie dans les régions portuaire et industrielle. Les normes générales d'application dans ces régions de la rive droite sont étendues à la rive gauche.

Par voie d'amendement (Doc. n° 233/3-II), M. Van Elewyck propose que les mêmes normes soient applicables sur les deux rives. Il vise tant les normes générales que spécifiques. Il confie au Roi le soin de fixer les modalités d'application de cet article.

L'amendement est adopté à l'unanimité.

Art. 26

(Art. 27 du texte adopté)

Cet article confie au service d'incendie d'Anvers la lutte contre l'incendie dans le territoire de la R. G. E. Il est remplacé par une disposition prévoyant le partage des compé-

die bevoegdheid onder de overheid van de linkeroever en de stad Antwerpen wordt verdeeld. Het desbetreffende amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/3-II) wordt eenparig aangenomen.

In fine van het eerste lid worden de woorden « in de haven » vervangen door « in het havengebied van de linkerscheldeover ».

Art. 27

Ingevolge de wijzigingen aan artikel 23 en 26 wordt dit artikel weggelaten.

Het amendement (Stuk n° 233/3-II) van de heer Van Elewyck, dat zulks voorstelt, wordt eenparig aangenomen.

Het amendement van de heer Van Geyt (Stuk n° 233/2) wordt verworpen.

Ruimtelijke ordening, stedenbouw en milieuzorg

Art. 28

(Art. 29 van de aangenomen tekst)

Dit artikel stelt de Maatschappij in de plaats van de betrokken gemeenten voor het opmaken en het uitvoeren van plannen van aanleg voor het L. S. O.-gebied.

Het amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/3-II), dat eenparig wordt aangenomen, laat die overdracht van bevoegdheden weg. De thans bevoegde instanties blijven hun bevoegdheid behouden en het amendement betreft de Raad voor haven- en industrialisatiebeleid bij de ruimtelijke ordening, aangezien hij adviezen mag uitbrengen.

Het amendement van de heer Van Geyt (Stuk n° 233/2), dat hoofdzakelijk rekening houdt met de noodzaak van milieubescherming, wordt niet aangenomen.

Art. 29 en 30

(Art. 30 van de aangenomen tekst)

Deze artikelen wijken af van de bevoegdheidsregels inzake bouw- en exploitatievergunningen, respectievelijk voor het industriegebied en het havengebied.

Die afwijkingen worden evenmin aangenomen.

Het amendement (Stuk n° 233/3-II) van de heer Van Elewyck hergroepeert de twee bepalingen in één enkele. Het is erop gericht de lokale bevoegdheid te eerbiedigen en de bouw- en exploitatievergunningen te laten afleveren door de lokale overheid na advies van de stad Antwerpen in het havengebied en van de Maatschappij in het industriegebied.

Het gewijzigde artikel 29 wordt eenparig aangenomen en artikel 30 wordt weggelaten.

De amendementen van de heer Van Geyt op die beide artikelen (Stuk n° 233/2), die voornamelijk de bescherming van het leefmilieu op het oog hebben, worden niet aangenomen.

Art. 31

(Art. 31 van de aangenomen tekst)

De voorliggende tekst stelt dat alleen het advies moet ingewonnen worden van het Centrum tegen lucht- en waterontreiniging van de stad Antwerpen.

Er werd gepreciseerd dat bedoeld Centrum ingevolge een conventie tussen de stad en de provincie Antwerpen tot stand kwam. De opdracht werd aan een stedelijke dienst toevertrouwd.

tences entre les autorités de la rive gauche et la ville d'Anvers. L'amendement en question de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3-II) est adopté à l'unanimité.

In fine du premier alinéa, les mots « dans le port » sont remplacés par « dans la région portuaire du territoire R. G. E. ».

Art. 27

A la suite des modifications apportées aux articles 23 et 26, cet article est supprimé.

L'amendement (Doc. n° 233/3-II) de M. Van Elewyck, qui le propose, est adopté à l'unanimité.

L'amendement de M. Van Geyt (Doc. n° 233/2) est rejeté.

Aménagement du territoire, urbanisme et protection de l'environnement

Art. 28

(Art. 29 du texte adopté)

Cet article substitue la Société aux communes concernées, en vue de l'élaboration et de l'exécution des plans d'aménagement du territoire de la R. G. E.

L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3-II), adopté à l'unanimité, ne retient pas ce transfert de compétences. Les instances actuellement compétentes le restent et l'amendement associe le Conseil de la politique portuaire et industrielle à l'aménagement du territoire, en lui permettant de formuler des avis.

L'amendement de M. Van Geyt (Doc. n° 233/2) qui tient principalement compte des nécessités de protéger l'environnement, n'est pas retenu.

Art. 29 et 30

(Art. 30 du texte adopté)

Ces articles dérogent aux règles fixant les compétences en matière d'autorisations de bâtir et d'exploitation, l'un pour la région industrielle, l'autre pour la région portuaire.

Ces dérogations ne sont pas non plus retenues.

L'amendement (Doc. n° 233/3-II) de M. Van Elewyck regroupe les deux dispositions en une seule. Il tend à respecter la compétence locale et à faire délivrer les autorisations de bâtir et d'exploitation par les autorités locales, après avis de la ville d'Anvers pour ce qui concerne la région portuaire et de la Société pour ce qui concerne la région industrielle.

L'article 29 amendé est adopté à l'unanimité et l'article 30 est supprimé.

Les amendements de M. Van Geyt à ces deux articles (Doc. n° 233/2) visant essentiellement la protection de l'environnement, ne sont pas retenus.

Art. 31

(Art. 31 du texte adopté)

Le texte actuel précise que seul l'avis du Centre contre la pollution de l'air et des eaux de la ville d'Anvers doit être requis.

Il est précisé que ce Centre a été créé à la suite d'une convention entre la ville et la province d'Anvers. La mission a été confiée à un service communal.

De uitgevoerde opdrachten worden nu niet vergoed.

Het blijkt dat naast het verlenen van adviezen het Centrum ook voor de controle instaat en dat deze prestaties (controle en advies) moeten worden vergoed.

Het amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/3-II) terzake wordt eenparig aangenomen.

Art. 31bis (nieuw)

(Art. 32 van de aangenomen tekst)

Dit amendement van de heer Tijl Declercq (Stuk n° 233/3-I), dat wordt ingevoegd onder en nieuw hoofdstuk VIbis « Waterbevoorrading in het L. S. O. », wil de waterbevoorrading in het linker Scheldeoevergebied toevertrouwen aan de intercommunale maatschappij « N. V. Antwerpse Waterwerken ».

Het bepaalt ook dat bij door de bevoegde minister te bepalen afwijking de drinkwaterbevoorrading eventueel kan verzorgd worden door de Nationale Maatschappij voor de Drinkwatervoorziening.

Hoe staat het nu met de waterbevoorrading op de linkeroever?

De drinkwaterbevoorrading wordt verzorgd door de Nationale Maatschappij der Waterleidingen.

Het nodige water wordt aan de Nationale Maatschappij geleverd door de intercommunale maatschappij « Antwerpse Waterwerken », die de rechteroever en de gemeente Zwijndrecht op de linkeroever van drinkwater voorziet.

Wat is nu de werkelijke draagwijdte van het amendement?

Het amendement wil de drinkwatervoorziening helemaal niet onttrekken aan de Nationale Maatschappij, die daarvoor thans instaat in de bewoonde zones op de linkeroever.

Het is de bedoeling de voorwaarden op het stuk van bevoorrading van de twee oevers met water voor industrieel gebruik eenvormig te maken, hetgeen in de praktijk slechts kan geschieden door die opdracht toe te vertrouwen aan de intercommunale maatschappij « Antwerpse Waterwerken », die reeds belast is met de levering van dat soort water aan de industrieën op de rechteroever.

Het water voor industrieel gebruik wordt uit de Schelde gepompt. Deze is echter te erg vervuild om drinkwater te kunnen leveren. Dat drinkwater komt uit het Albertkanaal. De kostprijs van het « industriewater » is aanzienlijk lager dan die van het drinkwater en de levering dient voor de beide oevers onder dezelfde financiële voorwaarden te geschieden.

De Commissie heeft dit amendement eenparig aangenomen en zij heeft het aangevuld met een door de Minister ingediend subamendement dat betrekking heeft op de wijze van overdracht tussen de betrokken maatschappijen van de reeds gedane investeringen betreffende de waterbevoorrading voor de industrie.

In het tweede lid van de Nederlandse tekst van het amendement worden de woorden « Nationale Maatschappij voor de Drinkwatervoorziening » vervangen door de woorden « Nationale Maatschappij der Waterleidingen ».

Gemeenschappelijke bepalingen van de hoofdstukken V en VI

Art. 32

Het amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/3-II), dat de weglating van dit artikel voorstelt, wordt een-

A l'heure actuelle ses missions ne sont pas rétribuées.

Il apparaît que le Centre doit non seulement émettre des avis mais également assurer le contrôle et que ses prestations (contrôle et avis) doivent être rémunérées.

L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3-II) est adopté à l'unanimité.

Art. 31bis (nouveau)

(Art. 32 du texte adopté)

Cet amendement de M. T. Declercq (Doc. n° 233/3-I) inséré sous un chapitre VIbis nouveau intitulé « Distribution d'eau dans le territoire R. G. E. », confie la distribution d'eau dans le territoire de la R. G. E. à l'intercommunale « Antwerpse Waterwerken ».

Par dérogation à déterminer par le Ministre compétent, l'approvisionnement en eau potable pourra être assuré par la Société nationale des distributions d'eau.

Comment se présente actuellement l'approvisionnement en eau de la rive gauche?

L'approvisionnement en eau potable est aussi assuré par la Société nationale des distributions d'eau.

L'eau nécessaire est fournie à la Société nationale par l'intercommunale « Antwerpse Waterwerken » qui assure l'approvisionnement en eau potable de la rive droite et de la commune de Zwijndrecht sur la rive gauche.

Quelle est maintenant la portée réelle de l'amendement?

L'amendement n'entend pas enlever à la Société nationale l'approvisionnement en eau potable qu'elle assume actuellement pour les zones habitées de la rive gauche.

Il tend à uniformiser pour les deux rives, les conditions d'approvisionnement en eau à usage industriel ce qui pratiquement ne peut se faire qu'en confiant cette mission à l'intercommunale « Antwerpse Waterwerken » qui est déjà chargée de fournir une eau de cette qualité aux industries de la rive droite.

L'eau nécessaire aux industries est tirée de l'Escaut. Celle-ci est cependant trop polluée pour pouvoir fournir de l'eau potable. Cette dernière provient du canal Albert. L'eau à usage industriel est d'un prix de revient bien inférieur à l'eau potable et il convient de la livrer dans les mêmes conditions financières sur les deux rives.

La Commission a adopté cet amendement à l'unanimité et l'a complété par un sous-amendement présenté par le Ministre, qui concerne les modalités de transfert entre les sociétés concernées, des investissements déjà effectués qui se rapportent à l'approvisionnement des industries.

Au deuxième alinéa du texte néerlandais de l'amendement, les mots « Nationale Maatschappij voor de drinkwatervoorziening » sont remplacés par « Nationale Maatschappij der waterleidingen ».

Dispositions communes aux chapitres V et VI

Art. 32

L'amendement (Doc. n° 233/3-II) de M. Van Elewyck proposant la suppression de cet article, est adopté à l'una-

parig aangenomen. Het artikel handelde over de vergoedingen aan het in artikel 31 bedoelde centrum (en niet in artikel 30 zoals de tekst vermeldt).

Die bepaling wordt overgenomen in het amendement ter vervanging van artikel 31.

Art. 33

(Art. 28 van de aangenomen tekst)

Dit artikel handelt over de vergoedingen die voor de uitvoering van de politie- en brandweertaken zijn verschuldigd.

Het amendement van de heer Van Elewyck (Stuk ibidem) wordt eenparig aangenomen.

Aangezien het vorige artikel werd weggelaten en het onderhavige artikel 28 wordt van de door de Commissie aangenomen tekst, vervalt de indeling van het ontwerp in een hoofdstuk « Gemeenschappelijke bepalingen bij de hoofdstukken V en VI ».

Art. 33bis en 33ter (nieuw)

Deze amendementen van de heer Van Geyt (Stuk n° 233/2) worden niet aangenomen.

Het eerste handelt over het toezicht op de havenraad waarvan sprake is in het amendement op artikel 7 van dezelfde auteur.

Het tweede beoogt de oprichting van een controle- en overlegcomité en ligt in de lijn van het door de commissie aangenomen amendement tot invoeging van een artikel 17bis (nieuw) in het ontwerp.

Art. 34

(Art. 33 van de aangenomen tekst)

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de bepalingen van deze wet.

Aangezien het ontwerp een vergelijk vormt tussen de partijen van de linker- en de rechteroever, valt een aparte inwerkingtreding van de artikelen buiten beschouwing.

Het desbetreffende amendement van de heer Van Elewyck (Stuk n° 233/3-II) wordt eenparig aangenomen.

Vóór de stemming over het gehele ontwerp verklaart de Minister nog dat :

1. een wisseloplossing op Belgisch grondgebied ter vervanging van het voorgenomen Baalhoekkanaal onuitvoerbaar is zowel uit een technisch oogpunt als uit het oogpunt van de zeevaart;

2. de Regering alles zal doen wat zij kan opdat het Baalhoekkanaal zo spoedig mogelijk zou tot stand komen.

* * *

Het gehele ontwerp wordt, samen met de bijgevoegde gewijzigde kaart, eveneens eenparig aangenomen, zoals het hieronder voorkomt.

De Rapporteur,

M. BODE

De Voorzitter,

J. VAN ELEWYCK

nimité. Il avait trait aux indemnités dues au Centre visé à l'article 31 (et non à l'article 30 comme le mentionne le texte).

Son dispositif est repris dans l'amendement remplaçant l'article 31.

Art. 33

(Art. 28 du texte adopté)

Cet article traite des indemnités dues pour l'exécution des missions de police et d'incendie.

L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. ibidem) est adopté à l'unanimité.

L'article précédent étant supprimé et cet article-ci devenant l'article 28 du texte adopté par la Commission, la division du projet en un chapitre « dispositions communes aux chapitres V et VI » est supprimée.

Art. 33bis et 33ter (nouveaux)

Ces amendements de M. Van Geyt (Doc. n° 233/2) ne sont pas retenus.

Le premier traite de la tutelle sur le conseil portuaire dont il est question dans l'amendement à l'article 7 du même auteur.

Le second crée un Comité de contrôle et de concertation et s'apparente à l'amendement adopté par la commission, introduisant un article 17bis (nouveau) dans le projet.

Art. 34

(Art. 33 du texte adopté)

Cet article règle l'entrée en vigueur des dispositions de la loi.

Le projet ayant fait l'objet d'un compromis entre les parties des rives gauche et droite, l'entrée en vigueur séparée des articles ne peut être envisagée.

L'amendement de M. Van Elewyck (Doc. n° 233/3-II) ce concernant est adopté à l'unanimité.

Avant le vote sur l'ensemble du projet, le Ministre a été amené à déclarer que :

1. tant du point de vue technique que nautique, une solution de rechange en territoire belge qui se substituerait à la réalisation du canal du Baelhoek, est irréalisable;

2. le Gouvernement fera tout ce qui est en son pouvoir pour que le canal du Baalhoek soit réalisé au plus tôt.

* * *

L'ensemble du projet, tel qu'il figure ci-après avec la carte modifiée y annexée, a également été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

M. BODE

Le Président,

J. VAN ELEWYCK

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

HOOFDSTUK I

Gebiedsomschrijving

Artikel 1

Het linkerscheldeoevergebied, hierna het L. S. O.-gebied genoemd, omvat het gebied dat zich bevindt op de linker-oever van de Schelde ter hoogte van Antwerpen. De grenzen ervan zijn op de bij deze wet gevoegde kaart aangeduid.

Art. 2

De begrenzing van het in artikel 1 bedoelde gebied kan als volgt omschreven worden :

- ten oosten, de grens van de stad Antwerpen vanaf de rijksgrens met Nederland tot de snijding met rijksweg n° 617;
- ten zuiden, de rijksweg n° 617, vanaf voormeld snijpunt tot de snijding met de provincieweg n° 356;
- ten westen, de westelijke grens van de aan te leggen groenzone;
- ten noorden, de rijksgrens met Nederland.

In geval van verschil tussen de op de bijgevoegde kaart aangeduide en de in dit artikel omschreven gebiedsbegrenzing, geeft de op de kaart aangegeven begrenzing de doorslag.

Art. 3

In het L. S. O.-gebied worden onderscheiden, naast zones voor algemene infrastructuur, voor groenvoorziening en woonzones, een havengebied en een industriegebied die in functioneel verband tot elkaar moeten staan.

Art. 4

Onder zones voor algemene infrastructuur worden verstaan wegen, spoorwegen, leidingstroken en andere voorzieningen, alsmede hun aanhorigheden. Zij blijven onder de bevoegdheid van de overheidsorganen of organismen die er wettelijk mede belast zijn.

Rekening houdend met het gewestplan worden zones voor groenvoorziening aangelegd door en op kosten van de Staat, die er eveneens het beheer van heeft.

Art. 5

Het havengebied van het L. S. O.-gebied omvat :

- 1° de natte infrastructuur, welke overeenkomstig artikel 12 van deze wet door de Staat aan de havenbeheerder in beheer wordt gegeven;
- 2° de daarbij aansluitende terreinen, die voor de havenbeheerder noodzakelijk zijn ten behoeve van de eigen exploitatie;
- 3° gebieden ten zuiden van het kanaaldok, alsmede ten noorden een zone omheen het kanaaldok en de insteeddok-

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

CHAPITRE 1^{er}

Délimitation

Article 1

Le territoire de la rive gauche de l'Escaut, dénommé ci-après le territoire R. G. E., comprend la région située sur la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers. Il est délimité par la carte annexée à la présente loi.

Art. 2

La délimitation du territoire visé à l'article 1^{er} peut être décrite de la manière suivante :

- à l'est, la frontière de la ville d'Anvers en partant de la frontière nationale avec les Pays-Bas jusqu'au croisement de la route nationale n° 617;
- au sud, la route nationale n° 617 en partant du croisement précité jusqu'au croisement de la route provinciale n° 356;
- à l'ouest, la frontière occidentale de la zone verte à aménager;
- au nord, la frontière nationale avec les Pays-Bas.

En cas de différence entre la délimitation du territoire établie par la carte annexée et celle que décrit le présent article, la délimitation de la carte sera prépondérante.

Art. 3

Dans le territoire R. G. E. on distingue, hormis des zones d'infrastructure générale, des zones vertes et des zones d'habitat, une région portuaire et une région industrielle qui doivent avoir entre elles une relation fonctionnelle.

Art. 4

Par zones d'infrastructure générale on comprend la voirie, les chemins de fer, les bandes de canalisation et d'autres aménagements, ainsi que leurs dépendances. Elles restent sous la compétence des organes de l'autorité ou des organismes qui en sont légalement chargés.

Compte tenu du plan de secteur, des zones vertes sont aménagées par et aux frais de l'Etat, qui en assumera également la gestion.

Art. 5

La région portuaire du territoire R. G. E. comporte :

- 1° l'infrastructure hydraulique, dont la gestion est confiée par l'Etat au gestionnaire du port, conformément à l'article 12 de la présente loi;
- 2° les terrains y attenants, nécessaires au gestionnaire du port en vue d'assurer l'exploitation propre;
- 3° des territoires situés au sud du bassin du canal, ainsi qu'au nord une zone située autour du bassin et des darses

ken, alsook de stroken langsheen de Schelde, die bestemd zijn voor de aanleg van meergelegenheden van zee- en binnenschepen.

De grenzen van het havengebied worden na advies van de Raad voor haven- en industrialisatiebeleid door de Koning vastgesteld.

HOOFDSTUK II

Grond- en industrialisatiebeleid op de linkerscheldeoever

Art. 6

Er wordt een maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid op de linkerscheldeoever opgericht, hierna de « Maatschappij » genoemd. Zij heeft rechtspersoonlijkheid.

De Maatschappij is onderworpen aan de bepalingen van de wet van 1 maart 1922 omtrent de vereniging van gemeenten tot nut van het algemeen, in de mate waarin deze niet strijdig zijn met de bepalingen van deze wet.

Art. 7

De Maatschappij heeft als aandeelhouders de gemeente Beveren en de Intercommunale Vereniging van het Land van Waas samen voor 45 %, volgens verhoudingen die in de statuten nader zullen omschreven worden, de stad Antwerpen voor 37,5 %, de gemeente Zwijndrecht voor 2,5 % en de Staat voor 15 %.

Art. 8

De Maatschappij heeft tot doel het grondbeleid voor de haven- en industriegebieden, en het industrialisatiebeleid voor het industriegebied.

Art. 9

Tot verwezenlijking van haar doel verwerft de Maatschappij de gronden van het havengebied en van het industriegebied in het L. S. O.-gebied en maakt ze bouwrijp.

Het opspuiten en nivelleren van de gronden evenals de infrastructuurwerken nuttig of nodig voor de nutsvoorzieningen geschieden evenwel onder de verantwoordelijkheid en op kosten van de Staat.

De gronden welke reeds voor rekening van de Staat werden verworven worden overgedragen aan de Maatschappij, rekening houdend met de door derden verkregen rechten. De Koning bepaalt de voorwaarden van deze overdracht.

Art. 10

De Maatschappij kan overeenkomstig de wetgeving inzake onteigening ten algemenen nutte de verwervingen, met inbegrip van de strooksgewijze aankopen en onteigeningen, van de voor het bereiken van haar doel noodzakelijke onroerende goederen vervolgen, nadat ze door de Koning, op de voordracht van de terzake bevoegde Minister, van algemeen nut verklaard zijn.

De ambtenaren van het Bestuur der B. T. W., Registratie en Domeinen zijn bevoegd om de akten te verlijden voor de verwerving in der minne, de gerechtelijke onteigening en de wederverkoop van onroerende goederen, door de Maatschappij verricht ter uitvoering van het eerste lid. De voor-

en les bandes situées le long de l'Escaut et destinées à l'aménagement de zones d'amarrage pour navires et bateaux.

Les limites de la région portuaire sont fixées par le Roi après avis du Conseil de la politique portuaire et industrielle.

CHAPITRE II

Politique foncière et industrielle de la rive gauche de l'Escaut

Art. 6

Il est créé une Société pour la politique foncière et industrielle de la rive gauche de l'Escaut, dénommée ci-après la « Société ». Elle jouit de la personnalité civile.

La Société est soumise aux dispositions de la loi du 1^{er} mars 1922 relative à l'association de communes dans un but d'utilité publique, dans la mesure où ces dispositions ne sont pas contraires à celles de la présente loi.

Art. 7

La Société a comme actionnaires la commune de Beveren et l'Association intercommunale du Pays de Waas à concurrence de 45 % conjointement, selon des proportions à préciser dans les statuts, la ville d'Anvers à concurrence de 37,5 %, la commune de Zwijndrecht à concurrence de 2,5 % et l'Etat à concurrence de 15 %.

Art. 8

La Société a pour but d'assurer la politique foncière dans les régions portuaire et industrielle, ainsi que la politique industrielle dans la région industrielle.

Art. 9

En vue de réaliser son objet, la Société se chargera d'acquérir et d'aménager les terrains de la région portuaire et de la région industrielle situés sur le territoire R. G. E.

Le colmatage et le nivellement des terrains ainsi que les travaux d'infrastructure nécessaires ou utiles aux dispositions d'utilité publique se font toutefois sous la responsabilité et aux frais de l'Etat.

Les terrains déjà acquis pour compte de l'Etat sont cédés à la Société compte tenu des droits acquis par les tiers. Le Roi fixe les conditions de cette cession.

Art. 10

La Société peut poursuivre, conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions, y compris les acquisitions et expropriations par zones, des biens immobiliers nécessaires à la réalisation de son objet, après que le Roi les aura déclarées d'utilité publique, sur la proposition du Ministre compétent en la matière.

Les fonctionnaires de l'Administration de la T. V. A., de l'Enregistrement et des Domaines ont qualité pour passer les actes relatifs à l'acquisition à l'amiable, à l'expropriation judiciaire ou à la rétrocession de biens immeubles effectuées par la Société en exécution de l'alinéa 1^{er}. Les présidents des

zitters van de Comités van aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat zijn bevoegd om de Maatschappij in rechte te vertegenwoordigen.

Art. 11

De gronden in het havengebied die voor het beheer en de exploitatie van de haven nodig zijn, worden door de Maatschappij aan de Stad Antwerpen in eigendom overgedragen tegen verwervingskostprijs.

De Maatschappij kan de andere gronden overeenkomstig hun bestemming in concessie geven of overdragen ten behoeve van de ontwikkeling van het L. S. O. gebied. Elke verkoop is afhankelijk van de koninklijke goedkeuring.

De algemene voorwaarden waaronder de overdracht en de concessie van gronden geschieden, evenals de bijkomende vergoedingen voor het gebruik en het genot van de infrastructuur worden in een door de Koning goed te keuren overeenkomst tussen de Staat en de Maatschappij vastgesteld.

Art. 12

De natte infrastructuur van de haven omvattende de wateroppervlakte van de dokken en de algemene haveninfrastructuur, met inbegrip van de sluizen en de kaaimuren, met hun aanhorigheden, wordt door de Staat aan de stad Antwerpen in beheer gegeven.

Art. 13

Het batig exploitatiesaldo van de Maatschappij wordt, na toekenning van een normale interestvergoeding voor de ingebrachte kapitalen, en na de vorming van de noodzakelijk geachte reserves, voor één derde toegekend aan de Intercommunale Vereniging van het Land van Waas en de gemeente Beveren en voor twee derden verdeeld over alle aandeelhouders.

HOOFDSTUK III

Havenbeheer en -exploitatie

Art. 14

In het havengebied van het L. S. O.-gebied beheert en exploiteert de stad Antwerpen de haven. Zij neemt te dien einde alle nodige verordeningen en reglementen. Zij treedt in de rechten en verplichtingen van de vroegere beheerder.

Art. 15

Het administratief toezicht op het havenbeheer en de havenexploitatie op de linker- en rechterscheldeoever wordt, met het oog op het tot stand brengen van de nodige eenvormigheid, door de Koning geregeld.

HOOFDSTUK IV

Raden van advies

Art. 16

Rekening houdend met het functionele verband tussen het havengebied en het industriegebied van het L. S. O.-

Comités d'acquisition d'immeubles pour le compte de l'Etat sont compétents pour représenter la Société en justice.

Art. 11

La Société cède à la ville d'Anvers, en priorité au prix coûtant d'acquisition, les terrains de la région portuaire nécessaires à la gestion et à l'exploitation du port.

La Société peut donner en concession ou céder les autres terrains au profit du développement du territoire R. G. E., conformément à l'affectation de ceux-ci. Toute vente est subordonnée à l'approbation royale.

Les conditions générales de cession et de concession de terrains ainsi que les indemnités supplémentaires pour l'utilisation et la jouissance de l'infrastructure sont fixées par une convention entre l'Etat et la Société, approuvée par le Roi.

Art. 12

L'Etat confère à la ville d'Anvers la gestion de l'infrastructure hydraulique englobant les plans d'eau des docks et l'infrastructure portuaire générale, y compris les écluses et les murs des quais ainsi que leurs dépendances.

Art. 13

Après déduction des intérêts normaux dus sur le capital apporté et constitution des réserves jugées nécessaires, le bénéfice d'exploitation de la Société est attribué pour un tiers à l'Association intercommunale du Pays de Waas et à la commune de Beveren et distribué, pour les deux autres tiers, entre l'ensemble des actionnaires.

CHAPITRE III

Gestion et exploitation du port

Art. 14

Dans la région portuaire du territoire R. G. E., la ville d'Anvers est chargée de la gestion et de l'exploitation portuaires. Elle peut à cet effet promulguer tous les règlements jugés nécessaires. Elle entre dans les droits et obligations du gestionnaire antérieur.

Art. 15

Afin d'assurer l'uniformité, la tutelle administrative de la gestion et de l'exploitation portuaires des rives gauche et droite de l'Escaut est réglée par le Roi.

CHAPITRE IV

Conseils consultatifs

Art. 16

Eu égard aux rapports fonctionnels existant entre la région portuaire et la région industrielle du territoire R.G.E.,

gebied wordt een Raad voor haven- en industrialisatiebeleid opgericht. Deze heeft tot taak, ten behoeve van alle betrokken beleidsinstanties, op eigen initiatief of op verzoek van deze instanties, adviezen te verstrekken nopens alle problemen gesteld door de ontwikkeling van dit gebied, o.m. met het oog op de eenvormigheid van het havenbeheer op linker- en rechterscheldeoever.

Inzake concessie, overdracht of terbeschikkingstelling van gronden bedoeld in artikel 11, dient voorafgaand aan elke beslissing het advies van deze raad ingewonnen te worden.

Art. 17

De Raad voor haven- en industrialisatiebeleid bestaat uit een door de Koning op voordracht van de Minister van Verkeerswezen benoemde voorzitter, uit vertegenwoordigers van de stad Antwerpen, de gemeenten Beveren en Zwijndrecht, de Maatschappij, evenals uit vertegenwoordigers van de Staat door de Koning benoemd.

De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de raad.

Art. 18

(nieuw artikel)

Er wordt een Raad van overleg ingesteld bestaande uit vertegenwoordigers van de werkgevers-havengebruikers, vertegenwoordigers van de representatieve werknemersorganisaties, afgevaardigden van de Maatschappij en van de stad Antwerpen.

Deze raad vervult een adviserende taak die zich tot de globale havenpolitiek uitstrekt.

De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de raad.

HOOFDSTUK V

Financiële en boekhoudkundige bepalingen met betrekking tot het havenbeheer

Art. 19

(vroeger art. 18)

De rechten, retributies en andere havengebonden inkomsten in het havengebied op de linkerscheldeover zijn van dezelfde structuur en liggen op hetzelfde niveau als in de haven op de rechterscheldeoever. Zij worden uitsluitend opgelegd en geïnd door de havenbeheerder die ook de lasten van de havenuitbating in het L. S. O.-gebied draagt.

Art. 20

(vroeger art. 19)

Voor het beheer en de exploitatie van de haven in het L. S. O.-gebied wordt dezelfde belastingvrijdom gegeven als voor het beheer en de exploitatie van de haven op de rechterscheldeoever.

Art. 21

(vroeger art. 20)

Gedurende de aanloopperiode en de eerste tien jaar zijn de exploitatieresultaten van de haven op de linkerscheldeover ten gunste of ten laste van de Staat. De Koning be-

il est créé un Conseil de la politique portuaire et industrielle. Celui-ci a la tâche d'émettre, à l'usage de toutes les instances gestionnaires intéressées, soit d'initiative, soit à la demande de ces instances, des avis sur tous les problèmes posés par le développement de ce territoire, en vue notamment d'assurer l'uniformité de la gestion portuaire sur les rives droite et gauche de l'Escaut.

En ce qui concerne la concession, la cession ou la mise à la disposition des terrains visés à l'article 11, l'avis de ce conseil doit être recueilli préalablement à toute décision.

Art. 17

Le Conseil de la politique portuaire et industrielle se compose d'un président nommé par le Roi sur la proposition du Ministre des Communications, de représentants de la ville d'Anvers, des communes de Beveren et de Zwijndrecht, de la Société, ainsi que de représentants de l'Etat nommés par le Roi.

Le Roi fixe la composition et le mode de fonctionnement du conseil.

Art. 18

(nouvel article)

Il est institué un Conseil de concertation composé de représentants des employeurs qui utilisent le port, de représentants des organisations représentatives des travailleurs, de délégués de la Société et de la ville d'Anvers.

Ce conseil a une mission consultative dans le domaine de la politique portuaire globale.

Le Roi fixe la composition et le mode de fonctionnement du conseil.

CHAPITRE V

Dispositions financières et comptables relatives à la gestion du port

Art. 19

(ancien art. 18)

Les droits, rétributions et autres revenus portuaires de la région portuaire de la rive gauche de l'Escaut ont la même structure et sont du même niveau que ceux du port de la rive droite de l'Escaut. Ils sont exclusivement imposés et perçus par le gestionnaire du port qui supporte aussi les charges d'exploitation portuaire dans le territoire R. G. E.

Art. 20

(ancien art. 19)

La gestion et l'exploitation du port dans le territoire R. G. E. bénéficient de la même exonération fiscale que celle qui est accordée pour la gestion et l'exploitation du port sur la rive droite de l'Escaut.

Art. 21

(ancien art. 20)

Au cours de la période de mise en route et de la première période de dix ans les résultats d'exploitation du port de la rive gauche de l'Escaut sont au profit ou à charge de

paalt de datum waarop deze periode van tien jaar een aanvang neemt.

Art. 22
(vroeger art. 21)

Voor het vaststellen van de exploitatieresultaten wordt voor de haven in het L. S. O.-gebied een afzonderlijke boekhouding gehouden, waarvan de Koning het plan, de normen en de modaliteiten van toezicht bepaalt.

Art. 23
(vroeger art. 22)

Tijdens de in artikel 21 vermelde periode worden de exploitatienormen bepaald in overleg met de terzake bevoegde minister.

HOOFDSTUK VI
Politie en brandweer

Art. 24
(vroeger art. 23)

Onverminderd het principe van de gemeentelijke autonomie inzake politie is, voor de tenuitvoerlegging van de uit hoofde van de in artikel 14 voorziene, door de stad Antwerpen te nemen verordeningen en reglementen, de politie van de stad Antwerpen bevoegd eveneens op te treden in het havengebied van het L. S. O.-gebied.

Art. 25
(vroeger art. 24)

De gemeenten op wier grondgebied het L. S. O.-gebied zich uitstrekt zullen zich zowel onderling als met de stad Antwerpen verstaan over de uitoefening van hun politieopdracht, met inbegrip van het overleg en optreden in noodsituaties.

Te dien einde zullen de bevoegde gemeenteorganen, in overleg met de provinciegouverneurs en binnen een termijn door de Minister van Binnenlandse Zaken te bepalen, aan deze laatste een regeling voorleggen.

Art. 26
(vroeger art. 25)

Inzake brandvoorkoming gelden dezelfde normen in de haven- en industriegebieden van de rechterscheldeoever en van de linkerscheldeoever. De Koning bepaalt de toepassingsmodaliteiten van dit artikel.

Art. 27
(vroeger art. 26)

In aanvulling van de onderlinge samenwerking tussen de verschillende brandweerdiensten, voorzien bij de in uitvoering van de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming getroffen koninklijke besluiten, zullen de bevoegde brandweerdiensten van het L. S. O.-gebied ener-

l'Etat. Le Roi fixe la date de début de cette période de dix ans.

Art. 22
(ancien art. 21)

En vue de déterminer les résultats d'exploitation, une comptabilité distincte est tenue pour le port du territoire R. G. E. Le Roi établit le plan comptable, les normes et les modalités de contrôle.

Art. 23
(ancien art. 22)

Au cours de la période prévue à l'article 21, les normes d'exploitation sont fixées de concert avec le ministre compétent en la matière.

CHAPITRE VI
Services de police et de lutte contre l'incendie

Art. 24
(ancien art. 23)

Sans préjudice du principe de l'autonomie communale en matière de police, la police de la ville d'Anvers a compétence pour intervenir dans la région portuaire du territoire R. G. E. pour ce qui concerne l'exécution des règlements à prendre par la ville d'Anvers et prévus à l'article 14.

Art. 25
(ancien art. 24)

Les communes sur lesquelles s'étend le territoire R. G. E. devront s'entendre tant entre elles qu'avec la ville d'Anvers, sur l'exécution de leur mission de police, la concertation et l'intervention dans les cas d'urgence y compris.

A cette fin, les autorités communales compétentes, en accord avec les gouverneurs de province, sont tenues de présenter une réglementation adéquate au Ministre de l'Intérieur, dans le délai à prévoir par celui-ci.

Art. 26
(ancien art. 25)

Les mêmes normes de prévention d'incendie sont applicables dans les régions portuaire et industrielle de la rive droite et de la rive gauche de l'Escaut. Le Roi fixe les modalités d'application de cet article.

Art. 27
(ancien art. 26)

Complémentairement à la coopération mutuelle entre les divers services d'incendie, prévue par les arrêtés royaux pris en exécution de la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile, les services d'incendie compétents du territoire R. G. E., d'une part, et de la ville d'Anvers, d'autre

zijds en van de stad Antwerpen anderzijds zich verstaan over de uitoefening van hun opdracht inzake brandbestrijding, in het bijzonder in het havengebied van het L. S. O.-gebied.

— dien einde zullen de bevoegde gemeenteorganen, in overleg met de provinciegouverneurs en binnen een termijn door de Minister van Binnenlandse Zaken te bepalen, aan deze laatste een regeling voorleggen.

Art. 28

(vroeger art. 33)

De vergoeding voor de uitgaven in verband met de in de artikelen 25 en 27 van deze wet voorziene taken van politie en brandweer wordt goedgekeurd door de Minister van Binnenlandse Zaken, volgens modaliteiten door de Koning te bepalen.

HOOFDSTUK VII

Ruimtelijke ordening, stedebouw en milieuzorg

Art. 29

(vroeger art. 28)

Onverminderd de wettelijke beschikkingen inzake ruimtelijke ordening houden de personen en instanties, die in het L. S. O.-gebied aangewezen zijn voor het opmaken van plannen van aanleg, richt- of structuurplannen, alsmede alle plannen in verband met de infrastructurele uitbouw, eveneens de Raad voor haven- en industrialisatiebeleid op de hoogte van de voorstudie, en delen zij hem alle voorontwerpen of ontwerpplannen mede. De raad kan te allen tijde de opmerkingen maken of de suggesties voordragen die hij nuttig acht.

Art. 30

(vroegere artt. 29 en 30)

De bouw- en exploitatievergunningen in het L. S. O.-gebied worden door de bevoegde overheden afgeleverd na advies van :

1° de stad Antwerpen, in zoverre het bouw- en exploitatievergunningen in het havengebied betreft;

2° de Maatschappij, in zoverre het bouw- en exploitatievergunningen in het industriegebied betreft.

Art. 31

Onverminderd de toepassing van de wettelijke bepalingen ter zake, wordt inzake milieuzorg in het L. S. O.-gebied het advies ingewonnen van en het toezicht uitgeoefend door het Centrum tegen Lucht- en Waterverontreiniging van de stad Antwerpen.

De Minister bepaalt de vergoedingen verschuldigd voor de door het centrum geleverde prestaties.

part, s'entendent sur l'exercice de leur mission de lutte contre l'incendie, en particulier dans la région portuaire du territoire R. G. E.

A cette fin, les organes communaux compétents soumettent un règlement au Ministre de l'Intérieur, dans le délai imparti par celui-ci et en accord avec les gouverneurs de province.

Art. 28

(ancien art. 33)

L'indemnité pour les dépenses relatives aux tâches de police et de lutte contre l'incendie prévues aux articles 25 et 27, est approuvée par le Ministre de l'Intérieur, selon des modalités à fixer par le Roi.

CHAPITRE VII

Aménagement du territoire urbanisme et protection de l'environnement

Art. 29

(ancien art. 28)

Sans préjudice des dispositions légales en matière d'aménagement du territoire, les personnes et les instances désignées dans le territoire R. G. E. pour l'établissement de plans d'aménagement, de plans indicatifs ou de structure, ainsi que de tous plans relatifs à l'aménagement de l'infrastructure, informent également le Conseil de la politique portuaire et industrielle de l'étude préliminaire et lui communiquent tous avant-projets ou projets de plans. Le conseil peut en tout temps émettre les observations ou présenter les suggestions qu'il juge utiles.

Art. 30

(anciens art. 29 et 30)

Les autorisations de bâtir et d'exploitation dans le territoire R. G. E. sont délivrées par les autorités compétentes après avis :

1° de la ville d'Anvers, pour autant qu'il s'agisse d'autorisations de bâtir et d'exploitation dans la région portuaire;

2° de la Société, pour autant qu'il s'agisse d'autorisations de bâtir et d'exploitation dans la région industrielle.

Art. 31

Sans préjudice de l'application des dispositions légales en la matière, l'avis du Centre contre la pollution de l'air et des eaux de la ville d'Anvers sera demandé et son contrôle exercé pour ce qui concerne la protection de l'environnement dans le territoire R. G. E.

Le Ministre fixera les indemnités dues pour les prestations fournies par le centre.

HOOFDSTUK VIII

Waterbevoorrading in het L. S. O.-gebied

Art. 32
(*nieuw artikel*)

In het L. S. O.-gebied wordt de waterbevoorrading waargenomen door de intercommunale maatschappij « N. V. Antwerpse Waterwerken ».

De bevoegde Minister bepaalt de gevallen waarin, in afwijking van het eerste lid, de drinkwaterbevoorrading verzorgd wordt door de Nationale Maatschappij der Waterleidingen.

De modaliteiten van overdracht van de reeds uitgevoerde investeringen inzake waterbevoorrading in het L. S. O.-gebied worden onderling door beide maatschappijen vastgesteld, in een door de bevoegde Minister goed te keuren overeenkomst.

Slotbepaling

Art. 33
(*vroeger art. 34*)

De Koning bepaalt de datum waarop deze wet in werking treedt.

CHAPITRE VIII

Distribution d'eau dans le territoire R. G. E.

Art. 32
(*nouvel article*)

Dans le territoire R. G. E., la distribution d'eau est assurée par la société intercommunale « N. V. Antwerpse Waterwerken ».

Le Ministre compétent détermine les cas où, par dérogation au premier alinéa, l'approvisionnement en eau potable est assuré par la Société nationale des distributions d'eau.

Les modalités du transfert des investissements qui ont déjà été effectués en ce qui concerne l'approvisionnement en eau de la R. G. E. sont fixées conjointement par les deux sociétés dans une convention qui doit être soumise à l'approbation du Ministre compétent.

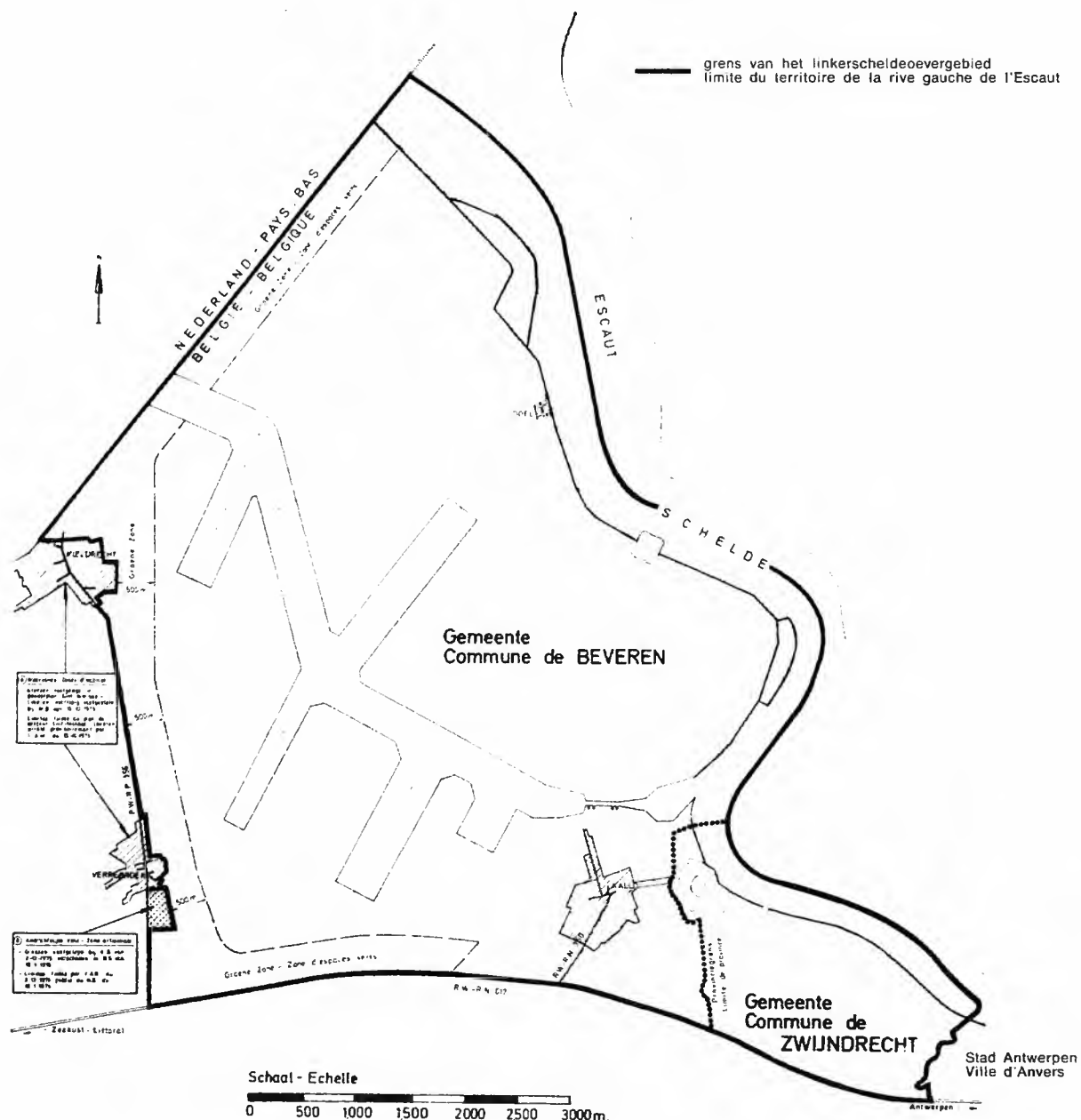
Disposition finale

Art. 33
(*ancien art. 34*)

Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Kaart gevoegd bij de wet van
betreffende het beheer van het linkerscheldeoevergebied ter hoogte
van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer
en de exploitatie van de haven van Antwerpen

Carte annexée à la loi du
relative à
la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur
d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers



BIJLAGE 1

ANNEXE 1

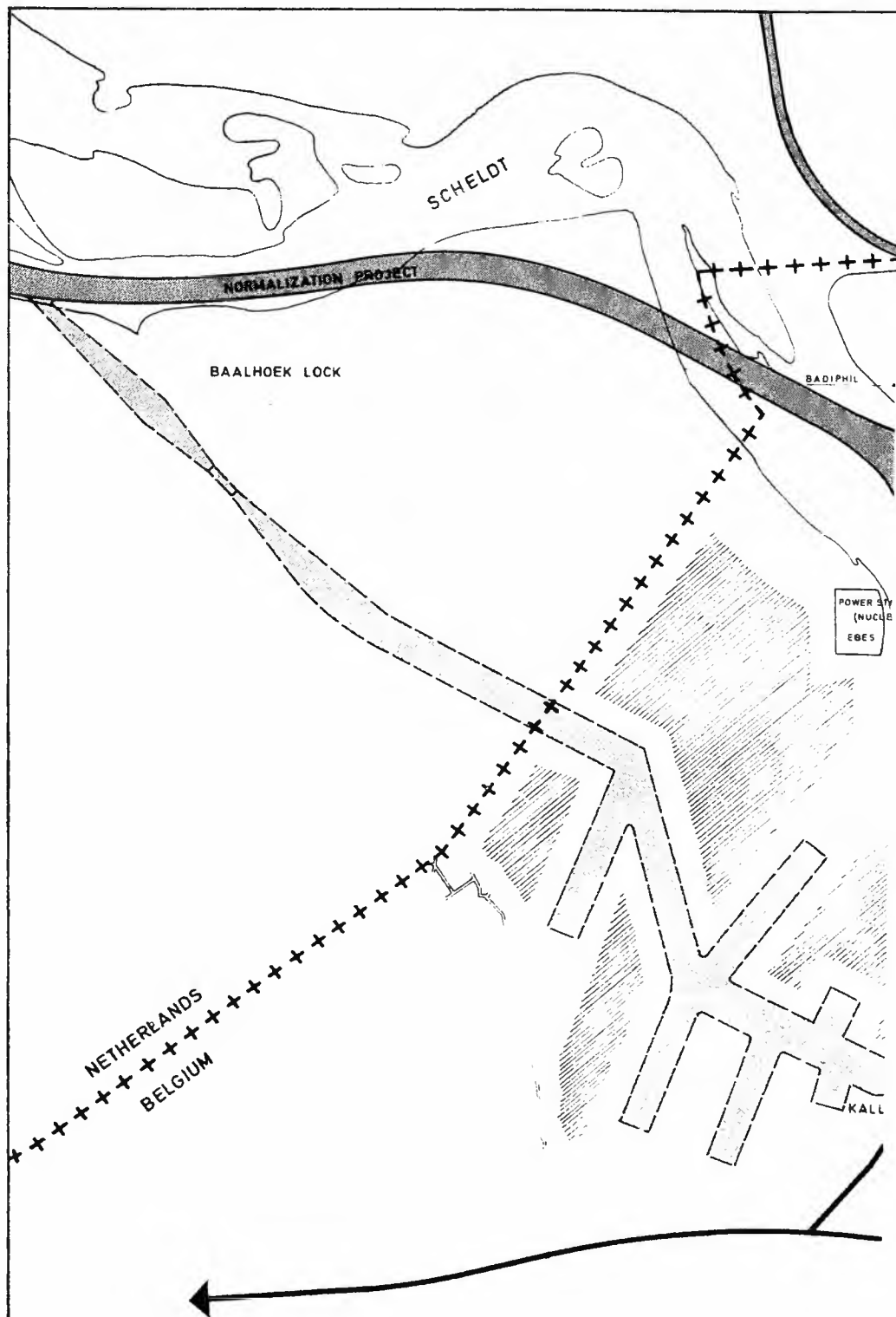
Budgettaire stand der werken
op de linkerscheldeoverSituation budgétaire des travaux
sur la rive gauche de l'Escaut

Datum aanbe- steding — Date de l'adju- dication	Benaming werk — Désignation des travaux	Vastgelegd krediet (zonder herziening) — Crédit engagé (sans révision)	Totale kostprijs voor werken die reeds voltooid werden — Coût total des travaux déjà achevés	Totale raming van de werken die nog niet voltooid werden — Estimation globale des travaux non encore achevés
23.04.1970	Rijksweg n° 356 (Kieldrecht-Doel) — Buitengewone herstellingswerken. — Route nationale n° 356 (Kieldrecht-Doel) — Réparations exceptionnelles	3 560 693	11 642 647	—
15.10.1970	Grondwerken voor de spoor aansluiting van de industrieën in de Melsele Polder met de lijn 59 Gent-Antwerpen. — Travaux de terrassement pour le raccordement des industries du polder de Melsele à la ligne 59 Gand-Anvers	47 602 141	58 855 920	—
15.10.1970	Uitbreiding van de Haven van Antwerpen op de Linkeroever. Bouwen van een zeelsluis te Kallo. — Extension du port d'Anvers sur la rive gauche. Construction d'une écluse maritime à Kallo	1 265 864 989	2 121 160 171	—
11.06.1971	Aanleggen van een toegangsberm tot de opgehoogde terreinen ten noorden van het fort « De Perel » te Kallo. — Aménagement d'une berme d'accès aux terrains exhausés au nord du fort « De Perel » à Kallo	1 217 958	865 014	—
6.09.1971	Rijksweg 350 — Herstellingswerken tussen de Fabriekstraat te Kallo en Hoge Dijk te Doel. — Route nationale 350 — Réparations entre la « Fabriekstraat » à Kallo et le « Hoge Dijk » à Doel	285 000	269 040	—
27.10.1971	Aanleggen van een verbindingsweg op de opgehoogde terreinen ten noorden van het fort « De Perel » te Kallo tussen de toegangsberm tot deze opgehoogde terreinen en de grens van Bayer. — Aménagement d'une route de liaison sur les terrains exhausés au nord du fort « De Perel » à Kallo, entre la berme d'accès à ces terrains exhausés et la limite de Bayer	291 270	315 969	—
23.12.1971	Aanleggen van een toegangsberm tot de opgehoogde terreinen ten Zuid-oosten van het fort Liefkenshoek te Kallo. — Aménagement d'une berme d'accès aux terrains exhausés au sud-est du fort « Liefkenshoek », à Kallo	469 965	330 820	—
23.12.1971	Rijksweg n° 350 — Herstellingswerken tussen Centrum Kallo en Hoge Dijk te Doel. — Route nationale n° 350 — Réparations entre « Centrum Kallo » et « Hoge Dijk » à Doel	113 715	113 715	—
10.02.1972	Uitbreiding van de Haven van Antwerpen op de Linkeroever. Bouwen van de toegangseul van de zeelsluis te Kallo. — Extension du port d'Anvers sur la rive gauche. Construction du chenal d'accès de l'écluse maritime de Kallo	1 159 157 622	—	2 031 126 217
13.04.1972	Rijksweg n° 350 — Melsele-Doel. Buitengewone herstellingswerken tussen Hoge Dijk te Doel en de Fabriekstraat te Kallo. — Route nationale n° 350 — Melsele-Doel. Réparations exceptionnelles entre « Hoge Dijk » à Doel et la « Fabriekstraat » à Kallo	5 807 844	5 800 765	—
4.05.1972	Herstellingswerken aan de Ketenisstraat — Konijnepijp te Kallo tussen de oprit van de opgehoogde terreinen ten Noorden van het fort « De Perel » en de Fabriekstraat. — Travaux de réparations à la « Ketenisstraat » — « Konijnepijp » à Kallo entre l'accès aux terrains exhausés au nord du fort « De Perel » et la « Fabriekstraat »	873 012	798 764	—
26.10.1972	Grond- en wegeniswerken voor de weg- en spoor aansluiting van de industrieën ten Noorden van Kallo met de Rijksweg n° 617. — Travaux de terrassement et de voirie pour le raccordement routier et ferroviaire des industries au nord de Kallo avec la route nationale n° 617	269 449 034	368 734 360	—
16.11.1972	Bouwen van een spoorbrug over RW617 Antwerpen-Zee kust. — Construction d'un pont ferroviaire sur la RN617 Anvers-Littoral	38 818 715 6 026 798 (N.M.B.S.) (S.N.C.B.)	47 540 419 5 903 688	— —
14.06.1973	Bouwen van twee wipbruggen. — Construction de deux ponts basculants	63 918 052	90 169 796	—

BIJLAGE 1 (vervolg)

ANNEXE 1 (suite)

Datum aanbesteding — Date de l'adjudication	Benaming werk — Désignation des travaux	Vastgelegd krediet (zonder herziening) — Crédit engagé (sans révision)	Totale kostprijs voor werken die reeds voltooid werden — Coût total des travaux déjà achevés	Totale raming van de werken die nog niet voltooid werden — Estimation globale des travaux non encore achevés
28.06.1973	Bouwen van de tunnels onder het eerste kanaaldok te Kallo. — Construction des tunnels sous le premier dock-canal à Kallo ...	1 427 336 913	—	2 209 018 771
5.07.1973	Herstellingswerken aan de rijksweg n° 350 te Kallo tussen de St-Stevensstraat en de RW617 Antwerpen-Zeekust. — Réparations à la route nationale n° 350 à Kallo entre la « St-Stevensstraat » et la RN617 Anvers-Littoral ...	2 412 844	2 391 931	—
20.09.1973	Aanpassing van het Afwateringsstelsel van het Land van Waas (faze III, lot 1 en 2) — Grote Watergang (tussen Beverse Dijk en Keetberg). — Adaptation du système de drainage du Pays de Waas (phase III, lots 1 et 2) — « Grote Watergang » (entre la « Beverse Dijk » et « Keetberg ») ...	58 572 209	76 303 392	—
8.11.1973	Aanpassen van de riolering en het lengteprofiel van de Canadastraat te Zwijndrecht. — Adaptation des égouts et du profil longitudinal de la « Canadastraat », à Zwijndrecht ...	2 456 046	2 540 593	—
22.11.1973	Herstellingswerken van de Dijkketenis en Oude Dijkstraat te Kallo. — Réparation de la « Dijkketenis » et de la « Oude Dijkstraat » à Kallo ...	1 472 880	2 070 522	—
29.08.1974	Bouwen van twee bruggen in de RW 350 Melsele-Kallo ter verwezenlijking van de verkeerswisselaar ter hoogte van de RW617 Antwerpen-Zeekust. — Construction de deux ponts sur la RN350 Melsele-Kallo pour la réalisation de l'échangeur à hauteur de la RN617 Anvers-Littoral ...	66 918 261	63 137 440	—
26.09.1974	Herstellingswerken aan een deel van de rijksweg n° 356. — Réparations sur une section de la RN356 ...	750 663	688 669	—
21.11.1974	Grond- en wegeniswerken voor een ringweg rond de firma Haltermann ter verbinding van de industrieweg 1 ^{ste} faze met de plaatselijke Polderwegen. — Travaux de terrassement et de voirie pour la voie circulaire de la firme Haltermann reliant la route industrielle de la 1 ^{re} phase à la voirie locale des polders ...	10 182 351	13 776 787	—
24.12.1974	Omlegging Keetbergstraat. — Déviation de la « Keetbergstraat » ...	4 646 471	4 385 126	—
16.01.1975	Bouwen van een leidingenkoker onder de spoorwegzate, ter plaatse van de Kloetstraat te Melsele. — Construction d'une galerie pour canalisations sous l'assiette de la voie ferrée à hauteur de la « Kloetstraat » à Melsele ...	5 128 250	5 294 089	—
27.02.1975	Omlegging RW350 (Melsele-Kallo) t.p.v. de bundelkop aan het kruispunt Rijksweg 350-617. — Déviation RN350 (Melsele-Kallo) à hauteur de l'embranchement du carrefour RN350-617 ...	3 635 535	3 876 676	—
4.09.1975	Leveren en plaatsen van signalisatie in het gebied van de Dienst Ontwikkeling Linkerscheldeover gelegen in de gemeente Kallo, Melsele en Zwijndrecht. — Fourniture et installation d'une signalisation dans le secteur du « Dienst Ontwikkeling Linkerscheldeover » situé sur les communes de Kallo, Melsele et Zwijndrecht ...	1 869 902	2 320 664	—
20.11.1975	Bouwen van een leidingenkoker L2 onder de spoorwegzate te Melsele. — Construction d'une galerie pour canalisation sous l'assiette de la voie ferrée à Melsele ...	3 977 791	3 000 198	—
18.12.1975	Infrastructuurwerken ter verwezenlijking van de verkeerswisselaar en industriewegen aansluitend op de rijkswegen 350 Melsele-Kallo en 617 Antwerpen-Zeekust en industriewegen omvattende het bouwen van duikers, het verwezenlijken van de afritten en de wegeniswerken. — Travaux d'infrastructure pour la réalisation de l'échangeur et des routes industrielles reliées aux RN350 Melsele-Kallo et 617 Anvers-Littoral et des routes industrielles, englobant la construction de siphons, la réalisation des sorties et les travaux de voirie ...	226 923 115	—	301 730 980
Gespreid van 1972 tot 1977 Étalé de 1972 à 1977	Uitbouw van de havendokken op de linkeroever en van de Schelde. Baggerkontraat. — Développement des docks portuaires sur la rive gauche et de l'Escaut. Contrat de dragage ...	—	—	1 974 439 492



PORT OF ANTWERP



-  INDUSTRIAL AND WAREHOUSING SITES AVAILABLE
-  WATERWAYS (EXISTING)
-  WATERWAYS (PLANNED)
-  HIGHWAYS
-  TUNNELS

