

Chambre des Représentants

SESSION 1975-1976

7 MAI 1976

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.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'extension des installations portuaires de la rive gauche de l'Escaut, pose, depuis de nombreuses années, un problème de droit administratif étroitement lié d'une part à la gestion uniforme du port d'Anvers sur les rives droite et gauche et d'autre part au respect du caractère propre des régions concernées du Pays de Waas.

En attendant un règlement légal et global en la matière, le Ministère des Travaux publics, par l'intervention du Service de développement de la rive gauche de l'Escaut, a depuis un certain temps entrepris l'aménagement de la région précitée.

Au pays de Waas et à Anvers existent depuis longtemps des conceptions très diverses quant à la manière de gérer le port et la région industrielle y afférente. La contestation en la matière retardait depuis longtemps le développement de cette région portuaire.

Le projet de loi qui vous est soumis choisit une voie intermédiaire entre ces deux positions et part des principes suivants :

1. unité de gestion portuaire des rives gauche et droite de l'Escaut,

2. respect de l'autonomie communale au Pays de Waas, ce qui implique 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.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1975-1976

7 MEI 1976

WETSONTWERP

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sedert vele jaren stelt zich wat betreft de uitbreiding van de haveninstallaties op de linkerscheldeoever een probleem van bestuursrechtelijke aard dat tevens nauw verband houdt enerzijds met het eenheidsbeheer over de haven van Antwerpen op de linker- en rechterscheldeoever en anderzijds met het respect voor de eigenheid van de betrokken Wase gebieden.

In afwachting van een globale wettelijke regeling terzake werd er sedert geruime tijd opgetreden door het Ministerie van Openbare Werken via de Dienst Ontwikkeling Linkerscheldeoever voor de ontsluiting van het bewuste gebied.

In het Waasland en in Antwerpen bestaan sinds lang erg uiteenlopende opvattingen over de wijze waarop deze haven en het daarbij aansluitend industriegebied dient beheerd. De betwisting daaromtrent vertraagde reeds geruime tijd de ontwikkeling van dit havengebied.

Het wetsontwerp dat U wordt voorgelegd, kiest een tussenweg tussen beide posities en gaat uit van volgende basisprincipes :

1. eenheid van het havenbeheer van linker- en rechterscheldeoever,

2. respect voor de gemeentelijke autonomie in het Waasland, wat insluit dat er geen aanhechting van grondgebied wordt doorgevoerd en dat de vruchten van de ontwikkeling in de eerste plaats de betrokken gemeenten van het Waasland ten goede komen.

Examen des articles.

Articles 1 et 2.

Ces articles proposent une délimitation du territoire de la rive gauche de l'Escaut, qui s'étend sur une partie du territoire des communes de Beveren et de Zwijndrecht.

Cette délimitation est esquissée d'une part dans le texte de l'article 2 et précisée d'autre part en renvoyant à la carte en annexe au projet. En cas de différence entre ces deux formes de délimitation du territoire la carte aura priorité.

Il est jugé que de cette façon la région concernée est définie clairement.

Art. 4.

Ce projet ne modifie en rien les règles de compétence des organes de l'autorité ou des organismes relatifs aux zones d'infrastructure générale comme elles sont définies dans cet article.

Selon le second alinéa de cet article l'Etat est chargé de l'aménagement et de la gestion des zones vertes, prévues par le plan de secteur applicable.

Art. 5.

Comme il n'est pas possible à l'heure actuelle de préciser les limites exactes de la région portuaire, il est prévu qu'elles seront fixées par le Roi.

Quant à la zone située au nord autour du bassin la largeur en serait en principe 200 mètres.

Art. 6 à 8.

La gestion foncière et industrielle de la région portuaire et industrielle est confiée à une société dont feront partie la commune de Beveren, l'Intercommunale du Pays de Waas, la ville d'Anvers, la commune de Zwijndrecht, les provinces de Flandre orientale et d'Anvers ainsi que l'Etat.

De cette manière sera obtenue une coopération entre toutes les parties concernées.

Art. 9.

Afin de pouvoir réaliser la gestion foncière et industrielle, il est prévu à l'article 9 que la Société acquiert et aménage les terrains situés dans les régions portuaire et industrielle.

Le deuxième alinéa de cet article s'avère nécessaire car les travaux y prévus sont pratiquement indissociables des grands travaux d'infrastructure et de dragage entrepris par l'Etat, c'est-à-dire le Ministère des Travaux publics et desquels il possède la direction et le contrôle.

Ainsi il paraît par exemple normal que les terres provenant du creusement des darses et du canal, de même que les curures provenant des travaux de dragage et d'entretien dans l'Escaut maritime, et par après éventuellement dans la courbe de Bath et dans le canal de Baalhoek, ne soient pas colmatées sans circonspection. Ceci entraînerait ultérieurement le cas échéant la nécessité d'entreprendre de nouveaux travaux, pour un montant de plusieurs millions, dans le seul but d'évacuer des poches de bourbe ou des terres moins résis-

Onderzoek van de artikelen.

Artikelen 1 en 2.

Deze artikelen geven een afbakening van het linkerschelde-oevergebied dat zich uitstrekt over een gedeelte van het grondgebied van de gemeenten Beveren en Zwijndrecht.

Deze omschrijving wordt enerzijds in de tekst van artikel 2 geschetst en anderzijds gepreciseerd door verwijzing naar de kaart welke in bijlage aan het ontwerp is gevoegd en welke de doorslag geeft indien er tussen beide vormen van gebieds-omschrijving verschil optreedt.

Geoordeeld wordt dat op deze wijze een duidelijk overzicht van het bewuste gebied wordt gegeven.

Art. 4.

Dit ontwerp wijzigt geenszins de regelen van bevoegdheid van de diverse overheidsorganen of organismen over de zones voor algemene infrastructuur zoals deze in dit artikel zijn gedefinieerd.

Volgens het tweede lid van dit artikel is de Staat belast met aanleg en beheer van de groene zones zoals zij worden voorzien in het toepasselijke gewestplan.

Art. 5.

Daar het vooralsnog niet mogelijk is de juiste grenzen aan te duiden van het havengebied is voorzien dat deze door de Koning worden vastgelegd.

Voor de zone gesitueerd ten noorden omheen het kanaal-dok wordt hierbij gedacht aan een breedte van principieel 200 meter.

Art. 6 tot 8.

Het grond- en industrialisatiebeleid in het haven- en industriegebied van het linkerschelde-oevergebied wordt toevertrouwd aan een maatschappij waarvan de gemeente Beveren en de Intercommunale van het Land van Waas, de stad Antwerpen, de gemeente Zwijndrecht, de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen en de Staat deel uit maken.

Hierdoor wordt een samenwerking op dit vlak tussen alle betrokken partijen bewerkstelligd.

Art. 9.

Teneinde het grond- en industrialisatiebeleid te kunnen verwezenlijken wordt in artikel 9 voorzien dat de Maatschappij de gronden in het haven- en industriegebied verworft en bouwrijp maakt.

Het tweede lid van dit artikel is noodzakelijk vermits de werken welke erin worden voorzien bijna onmogelijk te scheiden zijn van de grote infrastructuur- en baggerwerken welke door de Staat, in casu het Ministerie van Openbare Werken, worden ondernomen en waarvan hij leiding en toezicht heeft.

Zo is het bijvoorbeeld normaal te noemen dat de grondspecie die voortkomt van het graven van de dokken en het kanaal, evenals de bagger- en grondspeciën die voortkomen van de onderhoudsbaggerwerken in de zeeschelde en later desgevallend in de Bocht van Bath en het Baalhoekkanaal zo maar niet opgespoten worden, om dan later voor ettelijke miljoenen nieuwe werken uit te voeren om de slibzakken en minder weerstand biedende gronden te doen verwijderen. Teneinde een regelmatige ophoging en nivelering te verge-

tantes. Afin de faciliter un rehaussement et un nivellement régulier il s'avère nécessaire de procéder à une sélection immédiate des terrains à remblayer.

Agir autrement reviendrait à un gaspillage des deniers publics et exclurait de prime abord une coordination efficace des travaux. Il fut d'ailleurs autre fois procédé de la même façon sur la rive droite lors de l'application de la loi relative au plan décennal en faveur du port d'Anvers.

Il est prévu en outre que les terrains déjà acquis par l'Etat dans les régions envisagées seront également transférés à la Société sous les conditions à fixer par le Roi.

Art. 11.

L'article 11 stipule que pour les besoins de l'exploitation et de la gestion portuaires, les terrains de la région portuaire sont soit cédés contre indemnisation au gestionnaire du port, soit donnés en concession.

Les terrains de la région industrielle pourront être mis à la disposition des entreprises industrielles et des entreprises connexes par la Société.

Afin de garantir l'unité d'action le troisième alinéa du même article prévoit que les conditions générales de cession, de concession et de mise à disposition sont fixées par convention passée entre l'Etat et la Société. Cette convention doit être approuvée par le Roi.

Art. 12.

L'infrastructure hydraulique, à savoir les surfaces d'eau des docks et l'infrastructure portuaire en général, précisée par cet article, est conférée directement par l'Etat au gestionnaire du port, sans que l'intervention de la Société soit requise.

Art. 13.

En concordance avec l'un des principes cités ci-dessus, le bénéfice d'exploitation sera ventilé au profit des actionnaires du Pays de Waas. Concrètement, cela revient à dire que plus des 2/3 des bénéfices seront répartis entre les communes intéressées.

Par « intérêts normaux » il faut entendre le taux d'intérêt indicatif à ce sujet appliqué par le Crédit Communal.

Art. 14.

L'unité de gestion portuaire découle nécessairement du fait que, tant dans la région de la rive gauche de l'Escaut que dans celle de la rive droite, la ville d'Anvers est chargée de cette gestion. En vue de réaliser cet objectif, il est stipulé également que la ville d'Anvers peut promulguer tous les règlements qu'elle jugera utiles.

Dans son avis le Conseil d'Etat précise que ce pouvoir de réglementation appartient au Roi du point de vue constitutionnel.

Il nous semble cependant que l'application de ce principe dans ce cas précis amènerait des obstacles insurmontables. L'attribution de ce pouvoir de réglementation au gestionnaire du port s'avère être en vérité la seule solution satisfaisante dans la pratique.

Le second alinéa de cet article pourvoit à la continuité indispensable entre les situations antérieure et nouvelle en remplaçant juridiquement le gestionnaire précédant, à savoir l'Etat, par la ville d'Anvers.

makkelijken dient een onmiddellijke selectie van de op te spuiten gronden te gebeuren.

Anders handelen zou neerkomen op geldverspilling en een degelijke coördinatie van de werken a priori uitsluiten. Op dezelfde manier werd overigens destijds gehandeld op de rechteroever, bij toepassing van de wet betreffende het tien-jarenplan ten behoeve van de haven van Antwerpen.

Er wordt voorzien dat de gronden welke door de Staat reeds werden verworven in de beschouwde gebieden eveneens zullen overgedragen worden aan de Maatschappij onder door de Koning vast te stellen voorwaarden.

Art. 11.

Artikel 11 stelt dat voor de behoeften van de havenexploitatie en -beheer de gronden in het havengebied aan de havenbeheerder hetzij tegen vergoeding worden overgedragen hetzij in concessie gegeven.

De gronden van het industriegebied kunnen door de Maatschappij aan de industrie en de met de industrie samenhangende bedrijven worden ter beschikking gesteld.

Om eenheid in optreden te waarborgen is in het derde lid van dit artikel voorzien dat de algemene voorwaarden inzake overdracht, concessie en terbeschikkingstelling in een overeenkomst tussen de Staat en de Maatschappij worden vastgesteld. Deze overeenkomst dient door de Koning te worden goedgekeurd.

Art. 12.

De natte infrastructuur, te weten de wateroppervlakte van de dokken en de algemene haveninfrastructuur, welke door dit artikel wordt toegelicht, wordt door de Staat rechtstreeks aan de havenbeheerder in beheer gegeven zonder dat de tussenkomst van de Maatschappij vereist is.

Art. 13.

In overeenstemming met een der hoger geciteerde basisprincipes wordt het batig exploitatiesaldo derwijze verdeeld dat de Wase aandeelhouders begunstigd worden. In concreto komt het er op neer dat meer dan 2/3 van de winst aan de betrokken gemeenten wordt toegewezen.

Onder « normale interestvergoeding » dient te worden verstaan de desbetreffende richtinggevende interestvoet van het Gemeentekrediet.

Art. 14.

De eenheid van het havenbeheer zowel voor de linkerscheldeoever als voor de rechterscheldeoever wordt verzekerd door de stad Antwerpen met dit beheer te belasten. Om dit in de realiteit mogelijk te maken wordt bepaald dat de stad Antwerpen alle verordeningen en reglementen hiertoe kan uitvaardigen.

De Raad van State is van mening dat deze reglementeringsmacht uit grondwettelijk oogpunt aan de Koning toekomt.

Het wil ons nochtans voorkomen dat de toepassing van dit principe in dit geval op onoverkomelijke moeilijkheden zou stuiten. Het toekennen van de reglementeringsbevoegdheid aan de havenbeheerder is waarlijk de enige oplossing die in de praktijk voldoening kan geven.

Het tweede lid van onderhavig artikel voorziet in de noodzakelijke continuïteit tussen de vroegere en de nieuwe toestand door de stad Antwerpen juridisch in de plaats te stellen van de vroegere beheerder, te weten de Staat.

Art. 15.

Il est prévu que la tutelle administrative de la gestion et de l'exploitation portuaires soit exercée aussi bien sur la rive droite que sur la rive gauche de l'Escaut selon des modalités qui seront fixées par le Roi. Cette unité de tutelle s'avère être la conséquence logique du principe d'unité de gestion.

Art. 16 et 17.

En vue de recueillir des avis relatifs à la gestion portuaire, il est créé un Conseil portuaire, au sein de la Société.

Afin de ne pas entraver la tâche du Conseil, le Gouvernement a tenu à employer une formulation aussi large que possible en définissant la matière sur laquelle le Conseil peut exercer son droit d'avis.

La composition de ce Conseil sera fixée par le Roi; il reste toutefois à noter que, outre le Président, qui sera nommé par le Roi sur proposition du Ministre des Communications, il existera dans le sein de ce Conseil, une représentation paritaire de la ville d'Anvers et de la commune de Beveren, ainsi qu'une représentation de l'Etat et de la commune de Zwijndrecht.

Il entre dans les desseins de nommer en tant que représentation de l'Etat des représentants des ministres qui ont été chargés de déposer le projet de loi qui nous occupe.

Art. 18 et 19.

Toujours dans le cadre de l'unité de gestion, tant en ce qui concerne la fixation des droits, rétributions et autres revenus portuaires, qu'en ce qui concerne l'exonération fiscale, les mêmes normes seront appliquées, pour la gestion portuaire de la rive gauche de l'Escaut que pour celle de la rive droite.

Art. 20 et 21.

On peut s'attendre à ce que l'exploitation portuaire au cours de la période de lancement se révèle déficitaire. Afin de pouvoir prendre les mesures qui s'imposent, un certain nombre de dispositions financières ont été insérées. Il va de soi qu'il s'indique de prévoir à côté des garanties offertes un système de contrôle dont les modalités seront fixées par le Roi.

Art. 23 et 24.

En tant que gestionnaire du port, il s'avère nécessaire que la ville d'Anvers puisse faire intervenir ses forces de police dans la région portuaire, sans toutefois porter atteinte à l'autonomie communale en la matière. Il est requis qu'en matière de police, toutes les communes concernées et la ville d'Anvers s'entendent entre-elles. Pour ne rien laisser au hasard, l'obligation de coopération est prévue.

Art. 25 et 26.

Les mêmes normes générales de prévention d'incendie sont valables tant pour la rive gauche que pour la rive droite de l'Escaut. En matière de lutte contre l'incendie, le service d'incendie d'Anvers est compétent pour les deux régions.

Art. 15.

Er wordt voorzien dat de bestuurlijke voogdij op het havenbeheer en de -exploitatie zowel over de linker- als rechterscheldeoever uitgeoefend wordt volgens modaliteiten door de Koning uitgevaardigd. Deze eenheid van bestuurlijke voogdij is het logisch gevolg van het principe van eenheid van beheer.

Art. 16 en 17.

Met het oog op het inwinnen van adviezen ter begeleiding van het havenbeheer wordt een Havenraad opgericht in de schoot van de Maatschappij.

De Regering heeft er aan gehouden een zo ruim mogelijke formulering te gebruiken bij het omschrijven van de materie waarover de Havenraad adviesrecht heeft, teneinde de raad in zijn opdracht niet te belemmeren.

De samenstelling van deze Raad dient door de Koning bepaald; er zal evenwel zorg moeten voor gedragen worden dat benevens de Voorzitter, te benoemen door de Koning op voordracht van de Minister van Verkeerswezen, er in de Raad een paritaire vertegenwoordiging is van de stad Antwerpen en de gemeente Beveren, naast vertegenwoordigers van de Staat en de gemeente Zwijndrecht.

Het is de bedoeling dat als vertegenwoordigers van de Staat in de Havenraad zullen zitting hebben vertegenwoordigers van de ministers die belast werden met het neerleggen van onderhavig wetsontwerp.

Art. 18 en 19.

Steeds in het kader van de eenheid van beheer worden, zowel inzake vaststelling van de rechten, retributies en andere havengebonden inkomsten als inzake belastingsvrijdom van het havenbeheer op de linkerscheldeoever dezelfde normen toegepast als op de rechterscheldeoever.

Art. 20 en 21.

Er mag verwacht worden dat tijdens de aanloopperiode de havenexploitatie op de linkerscheldeoever deficitair zal zijn. Ten einde de nodige voorzieningen te kunnen treffen werden een aantal financiële bepalingen ingelast. Vanzelfsprekend is naast de geboden waarborg een regeling ter controle voorzien, waarvan de modaliteiten door de Koning zullen bepaald worden.

Art. 23 en 24.

Als havenbeheerder is het noodzakelijk dat de stad Antwerpen in het havengebied politieel kon optreden zonder evenwel afbreuk te doen aan de gemeentelijke autonomie in deze materie. Inzake politie is een samenwerking tussen alle betrokken gemeenten en de stad Antwerpen vereist. Om niets aan het toeval over te laten wordt de verplichting tot samenwerking gesteld.

Art. 25 en 26.

Dezelfde algemene normen ter voorkoming van brand gelden voor de linkerscheldeoever en de rechterscheldeoever. Inzake brandbestrijding is voor beide gebieden de brandweerdienst van Antwerpen bevoegd.

Art. 27.

L'intervention de la police de la ville d'Anvers dans la région portuaire et l'activité des équipes de lutte contre l'incendie dans tout le territoire de la rive gauche de l'Escaut nécessitent du personnel et de l'organisation matérielle. Les modalités sont fixées par le Ministre de l'Intérieur sur proposition de la ville d'Anvers et après avis de la commune de Beveren et de la commune de Zwijndrecht.

Art. 28.

Puisque le territoire R. G. E. peut être considéré comme une unité séparée, et que d'autre part il s'avère souhaitable qu'une seule autorité projette et réalise l'aménagement de ce territoire, il semble indiqué de prêter à la Société les pouvoirs que la législation sur l'aménagement du territoire accorde aux autorités communales.

Il s'entend que la Société, dans le cadre de l'élaboration de ces plans, devra solliciter l'avis des communes en question avant de procéder à l'enquête publique et à l'adoption définitive de ces plans.

Au lieu de modifier plusieurs articles de la loi du 29 mars 1962 il est préférable d'autoriser le Roi à fixer une procédure particulière, qui devra cependant tenir compte des principes de la loi précitée.

Art. 29 et 30.

Encore en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, il est instauré un système suivant lequel les autorisations nécessaires sont délivrées par le ministre compétent. Il est prévu d'autre part que les collèges de bourgmestre et échevins des communes respectifs ont le droit d'émettre leur avis. En ce qui concerne les autorisations d'exploitation la loi prévoit un régime analogue.

Art. 32 et 33.

En ce qui concerne le règlement des indemnités dues pour les avis à fournir en matière de protection de l'environnement et des dépenses occasionnées par les interventions de police et de la lutte contre l'incendie, l'approbation par le Ministre de l'Intérieur est prévue.

Art. 34.

Comme différentes arrêtés d'exécution devront nécessairement être pris sur base de cette loi, le Roi est autorisé à fixer la date de l'entrée en vigueur des dispositions de la présente loi.

Telles sont les remarques que le Gouvernement croit devoir formuler et qui sont concrétisées dans le texte du projet de loi que Vous est soumis. Il a été tenu compte des remarques formulées par le Conseil d'Etat, sauf où il est indiqué que le Gouvernement n'a pas cru devoir suivre cet avis.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

Pour le Ministre des Finances (absent)

le Ministre de la Justice,

H. VANDERPOORTEN.

Art. 27.

Het politieoptreden van de stad Antwerpen in het havengebied en de werking van de brandweer in het ganse linkerscheldeoevergebied vergt personeel en materiële organisatie. De modaliteiten worden vastgelegd door de Minister van Binnenlandse Zaken op voorstel van de stad Antwerpen en na advies van de gemeente Beveren en de gemeente Zwijndrecht.

Art. 28.

Aangezien het L. S. O.-gebied als afzonderlijke eenheid kan beschouwd worden en het wenselijk is dat één enkele overheid de ruimtelijke aanleg van dit gebied ontwerpt en realiseert, komt het aangewezen voor de maatschappij de bevoegdheden te geven die de wetgeving betreffende de ruimtelijke ordening aan de gemeentebesturen toevertrouwt.

Het is wel verstaan dat de Maatschappij voor de plannen van aanleg die ze opmaakt het advies van de betrokken gemeenten zal moeten inwinnen alvorens tot een openbaar onderzoek en tot definitieve aanneming van die plannen over te gaan.

In plaats van de wet van 29 maart 1962 te wijzigen in velerlei artikelen, komt het aangewezen voor aan de Koning de bevoegdheid te geven om een afzonderlijke regeling te ontwerpen, die zal uitgaan van de beginselen der genoemde wet.

Art. 29 en 30.

Nog inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw wordt een systeem gevestigd waardoor de nodige vergunningen worden afgeleverd door de bevoegde minister. Er wordt terzake voorzien in een adviesrecht van de colleges van burgemeester en schepenen van de respectieve gemeenten. Ook wat de exploitatievergunningen betreft wordt in een analoog regime voorzien.

Art. 32 en 33.

Bij de regeling van de vergoedingen verschuldigd voor het verlenen van adviezen inzake milieuzorg en van de uitgaven veroorzaakt voor de taken van politie en brandweer wordt de goedkeuring van de Minister van Binnenlandse Zaken voorzien.

Art. 34.

Vermits noodzakelijkerwijze verscheidene uitvoeringsbesluiten op basis van deze wet dienen genomen te worden wordt de Koning gemachtigd de datum te bepalen van de inwerkingtreding van de bepalingen van deze wet.

Dit zijn de opmerkingen welke de Regering meent te moeten maken en welke geconcretiseerd werden in de tekst van het wetsontwerp dat U wordt voorgelegd. Er werd rekening gehouden met de opmerkingen welke door de Raad van State werden gemaakt, tenzij waar wordt aangegeven dat de Regering gemeend heeft dit advies niet te moeten volgen.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

Voor de Minister van Financiën (afwezig),

de Minister van Justitie,

H. VANDERPOORTEN.

Le Ministre des Travaux publics,

J. DEFRAIGNE.

Le Ministre de l'Intérieur,

J. MICHEL.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT section de législation, première chambre saisi par le Ministre des Communications, le 22 mars 1976, d'une demande d'avis, *dans un délai ne dépassant pas trois jours*, sur un projet de loi « portant réglementation du statut de gestion du Territoire de la Rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers », a donné le 25 mars 1976 l'avis suivant :

Vu le bref délai dans lequel son avis est demandé, le Conseil d'Etat se limite aux observations ci-après.

Le projet de loi soumis à la section de législation du Conseil d'Etat tend à établir des règles particulières de gestion et d'organisation pour un territoire s'étendant sur la rive gauche de l'Escaut, à hauteur de la ville d'Anvers, et conçu comme extension du port d'Anvers et des régions portuaire et industrielle qui s'y rattachent.

Situé presque entièrement dans la province de Flandre orientale, ce territoire, appelé territoire RGE, couvre une partie de la commune de Beveren, telle que résultant de sa fusion à partir du 1^{er} janvier 1977 avec les communes de Doel, Kallo, Kieldrecht et Verrebroek (loi du 30 décembre 1975 — *Moniteur belge* du 23 janvier 1976), et de la commune de Zwijndrecht.

Il est divisé en une région portuaire, en une région industrielle, en zone d'infrastructure générale et en zones vertes (article 2).

La région portuaire comprend (article 3) :

- l'infrastructure hydraulique, c'est-à-dire les plans d'eau des bassins, et l'infrastructure portuaire générale (tels que les écluses, les murs de quais et leurs dépendances) (article 10, alinéa 2), en d'autres termes : le port proprement dit (voir P. B. v^o Port en général);
- la zone de transbordement c'est-à-dire le territoire situé au sud-ouest du bassin;
- une bande, large d'environ 200 m, entourant le bassin-canal et les darses;
- des bandes situées le long de l'Escaut et destinées à la navigation maritime et à la navigation intérieure.

Les limites précises de la région portuaire seront arrêtées par le Roi.

La région industrielle est située au nord du bassin-canal et au sud de l'Escaut.

L'infrastructure générale comprend la voirie, les chemins de fer, les canalisations (y compris les pipe-lines) et leurs dépendances (exposé des motifs, p. 2).

Enfin, une zone verte entoure le territoire au nord-ouest (frontière hollandaise), à l'ouest et, en partie, au sud (articles 1^{er} et 2).

La propriété des terrains à l'intérieur de la région portuaire et de la région industrielle sera transférée à la Société pour la politique foncière et industrielle de la rive gauche de l'Escaut. L'infrastructure hydraulique demeure toutefois la propriété de l'Etat belge.

En ce qui concerne les zones d'infrastructure générale et les zones vertes, il n'est pas prévu de règles particulières, ni du point de vue de la propriété, ni du point de vue de la gestion (exposé des motifs, p. 2). Les dispositions relatives à ces zones inscrites dans le projet ne constituent qu'un embryon d'aménagement du territoire conçu par le législateur.

La Société cède les terrains de la région portuaire à la ville d'Anvers ou les lui donne en concession moyennant rétribution (articles 7, 1^{er} alinéa, et 10) et met les terrains situés dans la région industrielle à la disposition des entreprises industrielles (articles 7 et 11, alinéa 1^{er}), le tout aux conditions générales qui seront fixées dans une convention

De Minister van Openbare Werken,

J. DEFRAIGNE.

De Minister van Binnenlandse Zaken,

J. MICHEL.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 22^e maart 1976 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem, *binnen een termijn van ten hoogste drie dagen*, van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende regeling van het beheersstatuut van het Linkerscheldeovergebied ter hoogte van Antwerpen », heeft de 25^e maart 1976 het volgend advies gegeven :

Gelet op de korte termijn waarin om advies is verzocht, beperkt de Raad van State zich tot de hiernavolgende opmerkingen.

Het ontwerp van wet dat voor advies aan de afdeling wetgeving van de Raad van State voorgelegd wordt, strekt ertoe bijzondere regelen vast te stellen voor het beheer en de inrichting van een gebied gelegen op de Linker-Scheldeover, ter hoogte van de stad Antwerpen, als uitbreiding van de haven Antwerpen en van het bij die haven behorend haven- en industriegebied.

Dat gebied, het zogeheten L. S. O.-gebied, ligt bijna helemaal in de provincie Oost-Vlaanderen, en strekt zich uit over een gedeelte van het grondgebied van de gemeenten Beveren, waarmee de gemeenten Doel, Kallo, Kieldrecht en Verrebroek gefusioneerd worden met ingang van 1 januari 1977 (wet van 30 december 1975 — *Belgisch Staatsblad* 23 januari 1976) en Zwijndrecht.

Het wordt ingedeeld in havengebied, industriegebied, zones voor algemene infrastructuur en zones voor groenvoorziening (artikel 2).

Het havengebied omvat (artikel 3) :

- de natte infrastructuur, dit is de wateroppervlakte van de dokken, en de algemene haveninfrastructuur (zoals sluizen en kaaimuren en hun aanhorigheden) (artikel 10, tweede lid), met andere woorden de eigenlijke haven (zie P. B. v^o Port en général);
- de overslagzone, dit is het gebied ten Zuid-Westen van het kanaaldok;
- een ongeveer 200 m brede strook omheen het kanaaldok en insteekdokken;
- stroken langsheen de Schelde ten behoeve van de zeescheepvaart en de binnenvaartscheepvaart.

De juiste grenzen van het havengebied zullen door de Koning vastgesteld worden.

Het industriegebied is gelegen ten Noorden van het kanaaldok en ten Zuiden van de Schelde.

De algemene infrastructuur omvat de wegen, de spoorwegen, de (pijp)leidingen en hun aanhorigheden (memorie van toelichting, p. 2).

Een groene zone ten slotte omzoont het gebied ten Noord-Westen (grens met Nederland) ten Westen en gedeeltelijk ten Zuiden (artikelen 1 en 2).

De eigendom van de gronden in het havengebied en in het industriegebied zal worden overgedragen aan de Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid op de L. S. O. De natte infrastructuur evenwel blijft eigendom van de Belgische Staat.

Voor de zones voor algemene infrastructuur en voor de groene zones worden, noch wat de eigendom, noch wat het beheer betreft, bijzondere regelen gesteld (memorie van toelichting, p. 2). De op die zones betrekking hebbende bepalingen in het ontwerp zijn niets meer dan een embryo van ruimtelijke ordening door de wetgeving vastgesteld.

De Maatschappij draagt de gronden in het havengebied aan de stad Antwerpen over of geeft ze haar in concessie tegen vergoeding (artikelen 7 en 10, eerste lid) en stelt de gronden in het industriegebied ter beschikking van de industriële bedrijven (artikelen 7 en 11, eerste lid), alles onder de algemene voorwaarden die bepaald zullen worden

à conclure entre elle et l'Etat belge (article 11, alinéa 2). La gestion de l'infrastructure hydraulique est directement confiée par l'Etat au gestionnaire du port (article 10, alinéa 2).

Sont associés de ladite Société : la commune de Beveren, la commune de Zwijndrecht, l'Intercommunale du Pays de Waes, la ville d'Anvers, la province de Flandre orientale, la province d'Anvers et l'Etat belge (article 5).

La ville d'Anvers gère et exploite le port, à l'intérieur de la région portuaire (article 13), sous la tutelle administrative du Gouvernement (article 14). Elle est assistée dans sa mission par un conseil portuaire, créé au sein de la susdite Société (article 15).

La gestion comprend notamment :

- la fixation de tous les règlements nécessaires (art. 13);
- l'imposition et la perception des droits, rétributions et autres revenus portuaires (art. 17);
- la prise en charge financière de l'exploitation (art. 17), (sauf pendant les dix premières années) (art. 19).

La police liée à la gestion et à l'exploitation du port peut être exercée par la ville d'Anvers. Il ne peut toutefois être porté atteinte aux pouvoirs appartenant aux autorités communales locales (art. 22).

Pour le surplus, la police sur le territoire R. G. E. est assurée par les autorités communales locales, d'accord et de concert avec la ville d'Anvers, selon les règles établies par l'article 128 de la loi communale (art. 23).

En matière de lutte contre l'incendie, seul est compétent le service d'incendie de la ville d'Anvers (art. 26). Sur le plan de la prévention des incendies sont applicables aux régions portuaire et industrielle du territoire R. G. E. les normes générales prescrites pour les régions portuaire et industrielle de la rive droite de l'Escaut (art. 25).

En ce qui concerne l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, la société précitée participe, en collaboration avec le ministre compétent, à l'étude et à l'élaboration des plans d'aménagement (art. 27). Les autorisations de bâtir et d'exploitation sont délivrées par le Ministre compétent, selon des règles particulières à déterminer par le Roi (art. 28 et 29). Dans la région industrielle la délivrance de ces autorisations a lieu après avis de la ville d'Anvers (art. 28); dans la région portuaire, elle se fait à la demande ou après avis de la ville d'Anvers et après avis de la commune de Beveren ou de Zwijndrecht, selon le cas (art. 29). Le Roi organise également une procédure spéciale d'appel (art. 29).

Les mesures de protection de l'environnement relatives au territoire R. G. E. sont prises selon les règles normales mais requièrent toujours l'avis préalable de la ville d'Anvers (art. 30), qui reçoit une indemnité à cette fin (art. 31).

* * *

Le Gouvernement part du point de vue que la gestion et l'exploitation du port d'Anvers relèvent d'une mission d'intérêt général et, jugeant souhaitable l'unité de gestion et d'exploitation sur les deux rives de l'Escaut, il confie cette mission à la ville d'Anvers.

Obligation est toutefois faite à l'administration communale d'Anvers de prendre, en ce qui concerne l'organisation de la gestion et de l'exploitation du port d'Anvers, des mesures particulières destinées à éviter que les intérêts des communes intéressées du Pays de Waes ne soient compromis.

A l'intérieur du territoire R. G. E., les actes spécifiques de gestion et d'exploitation du port sont accomplis par l'administration communale d'Anvers, conseillée toutefois par un conseil portuaire Rive gauche, où siègeront notamment les communes de Zwijndrecht et de Beveren et la province de Flandre orientale.

Une société spécialement créée à cette fin, dont feront partie, entre autres, les mêmes communes et province et qui se verra transférer la propriété des terrains, sera chargée de la politique d'utilisation du sol pour l'exploitation du port et l'établissement d'industries.

La police à l'intérieur du territoire R. G. E. demeure de la compétence de la commune intéressée. Le projet prévoit toutefois, en son article 23, une certaine forme de coopération.

A la ville d'Anvers, il est en sus attribué un pouvoir spécial de police en rapport avec sa mission de gestionnaire et d'exploitant du port sur la R. G. E. (art. 22 du projet).

Sur le territoire R. G. E., la lutte contre l'incendie est soustraite au régime de la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile. Des règles spéciales sont également prévues en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire : les communes intéressées doivent être consultées pour la délivrance des autorisations de bâtir et d'exploitation mais uniquement en tant qu'elles concernent la région portuaire; de plus, la Société précitée est associée à l'étude et à l'élaboration des plans d'aménagement.

in een overeenkomst gesloten tussen haar en de Belgische Staat (artikel 11, tweede lid). De natte infrastructuur wordt door de Staat rechtstreeks in beheer gegeven aan de havenbeheerder (artikel 10, tweede lid).

Zijn vennoten van die Maatschappij : de gemeente Beveren, de gemeente Zwijndrecht, de Intercommunale van het Land van Waas, de stad Antwerpen, de provincie Oost-Vlaanderen, de provincie Antwerpen en de Belgische Staat (artikel 5).

De stad Antwerpen beheert en exploiteert de haven, binnen het havengebied (artikel 13), onder het bestuurlijk toezicht van de Regering (artikel 14). Zij wordt daarin bijgestaan door een havenraad, opgericht in de schoot van de meervermelde Maatschappij (artikel 15).

Dat beheer omvat onder meer :

- het stellen van alle nodige verordeningen en reglementen (art. 13);
- het opleggen en het innen van de rechten, retributies en andere havengebonden inkomsten (art. 17);
- het dragen van de financiële last van de havenexploitatie (art. 17) (evenwel niet gedurende de eerste tien jaren) (art. 19).

De aan het beheer en de exploitatie van de haven gebonden politie kan door de stad Antwerpen uitgeoefend worden. Er mag daarbij evenwel geen afbreuk gedaan worden aan de bevoegdheid van de lokale gemeentelijke overheden (art. 22).

Voor het overige wordt de politie in het L. S. O.-gebied uitgeoefend door de lokale gemeentelijke overheden, in onderling overleg en in verstandhouding met de stad Antwerpen, volgens de regelen bepaald door artikel 128 van de gemeentewet (art. 23).

Terzake van de brandbestrijding is enkel de brandweerdienst van de stad Antwerpen bevoegd (art. 26). Terzake van de brandvoorkoming gelden in het haven- en industriegebied van het L. S. O.-gebied de algemene normen die opgelegd zijn in het haven- en industriegebied op de rechterscheldeoever (art. 25).

Wat betreft de ruimtelijke ordening en de stedenbouw neemt de meervermelde Maatschappij, in samenwerking met de bevoegde Minister, deel aan de studie en het ontwerp van de aanlegplannen (art. 27). De bouw- en exploitatievergunningen worden afgeleverd door de bevoegde Minister, volgens bijzondere, door de Koning te bepalen regelen (art. 28 en 29). In het industriegebied geschiedt de aflevering van die vergunningen na advies van de stad Antwerpen (art. 28); in het havengebied gebeurt dat op aanvraag of na advies van de stad Antwerpen en na advies van de gemeente Beveren of van de gemeente Zwijndrecht, naargelang van het geval (art. 29). De Koning stelt eveneens een bijzondere beroepsprocedure vast (art. 29).

Maatregelen betreffende milieuzorg worden voor het L. S. O.-gebied genomen volgens de gewone regelen, doch nooit zonder het voorafgaandelijk advies van de stad Antwerpen (art. 30), die daarvoor vergoed wordt (art. 31).

* * *

De Regering gaat er van uit dat het beheer en de exploitatie van de haven Antwerpen een opdracht is van algemeen belang en vertrouwt die toe aan de stad Antwerpen. De Regering doet dat omdat zij de mening is toegedaan dat eenheid van beheer en exploitatie op beide oevers van de Schelde wenselijk is.

Voor de organisatie van het beheer en van de exploitatie van de haven Antwerpen door het stadsbestuur van Antwerpen moeten nochthans bijzondere maatregelen genomen worden om de belangen van de betrokken gemeenten van het Waasland niet in het gedrang te brengen.

Binnen het L. S. O.-gebied worden de specifieke handelingen van beheer en exploitatie van de haven verricht door het stadsbestuur van Antwerpen dat daarbij evenwel geadviseerd wordt door de havenraad Linkerscheldeoever waarin, onder meer, de gemeenten Zwijndrecht en Beveren en de provincie Oost-Vlaanderen zetelen.

Een speciaal daartoe opgerichte maatschappij, waarvan, onder meer, dezelfde gemeenten en provincie deel van uitmaken en waaraan de eigendom van de grond overgedragen wordt, is belast met het beleid ter zake van het gebruik van de grond voor de exploitatie van de haven en voor de vestiging van industrieën.

De politie binnen het L. S. O.-gebied blijft een zaak van betrokken gemeente. Wel voorziet het ontwerp in zijn artikel 23 in een zekere vorm van samenwerking.

Aan de stad Antwerpen wordt daarnaast een politionele bevoegdheid toegekend in functie van haar opdracht van beheerder en exploitant van de haven op de L. S. O. (art. 22 van het ontwerp).

Binnen het L. S. O.-gebied is de brandbestrijding onttrokken aan het stelsel van de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming. Er gelden eveneens bijzondere regelen terzake van de stedenbouw en van de ruimtelijke ordening : de betrokken gemeenten moeten worden geconsulteerd voor de afgifte van bouw- en exploitatievergunningen doch enkel in het havengebied; bovendien wordt de voornoemde Maatschappij betrokken bij de studie en het ontwerp van de plannen van aanleg.

La notion d'intérêt communal n'a pas été autrement précisée par le Constituant. En vertu de sa compétence résiduaire, le législateur possède en cette matière un large droit de qualification. Lorsque le législateur soustrait une matière à la compétence des pouvoirs territorialement décentralisés pour en faire une matière d'intérêt national, les dispositions des articles 31 et 108 de la Constitution ne peuvent fait obstacle à ce qu'une personne morale spéciale soit chargée de cette matière.

Intitulé.

Eu égard, notamment, à la portée générale de l'article 14, il est suggéré de rédiger l'intitulé du projet comme suit :

« 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 ».

Article 1^{er}.

Il se recommande de définir avec plus de précision, dans le texte même, le territoire R.G.E. par rapport aux régions ou voies qui le délimitent.

Il s'indique sans doute aussi de disposer expressément que le territoire s'étend sur une partie du territoire des communes de Beveren et de Zwijndrecht.

Article 2.

Seule la région portuaire est définie avec précision, notamment à l'article 3.

La notion d'infrastructure générale au sens du projet est définie dans l'exposé des motifs. Elle devrait l'être dans la loi même. Une observation analogue s'impose en ce qui concerne la désignation des organes de l'autorité ou des organismes qui sont compétents pour et responsables de l'aménagement et l'entretien de cette infrastructure générale : aux termes de l'exposé des motifs, il s'agit des organes et organismes qui en sont légalement chargés.

Il est permis de déduire des indications sommaires du plan annexé au projet, auquel l'article 1^{er} se réfère, qu'une large bande est prévue comme zone verte. Le Gouvernement entend que cette zone soit en tout cas aménagée. L'obligation d'aménager une zone verte d'une largeur minimum destinée à protéger les régions environnantes serait mieux imposée dans la loi même. Celle-ci peut, en outre, fort bien désigner l'autorité qui sera responsable de l'aménagement et de l'entretien de cette zone et qui aura à en supporter la charge financière.

Article 3.

Seules les limites de la région portuaire seront fixées plus en détail par le Roi.

Si les zones limitrophes, réservées à l'aménagement de plantations, sont définies avec une précision suffisante par la loi, il n'est pas nécessaire de déterminer les limites exactes de la région industrielle : celle-ci comprendrait alors les terrains situés en dehors de la région portuaire et de la zone limitrophe verte, qui ne sont pas occupés par ou réservés à des voiries, chemins de fer, canalisations et leurs dépendances.

Articles 4 et 7.

Pour la politique foncière et industrielle dans les régions portuaires et industrielle du territoire de la rive gauche de l'Escaut, il est créé une société qualifiée d'« association de communes » et soumises aux dispositions de la loi du 1^{er} mars 1922 relative à l'association de communes dans un but d'utilité publique.

Il vaudrait mieux éviter l'expression « association de communes » parce qu'elle n'a pas en l'espèce la signification que lui donne l'article 108 de la Constitution et la loi du 1^{er} mars 1922. Dans ces deux textes, il s'agit d'associations que les communes forment « librement » pour régler en commun « des objets d'intérêt communal ».

La société dont l'article 4 du projet prévoit la création ne satisfait à aucune de ces deux conditions :

1^o parce que le projet désigne de manière impérative et limitative les communes qui pourront être actionnaires de la société (article 5);

2^o parce que la gestion et l'exploitation du port d'Anvers ont toujours été considérés comme une affaire nationale et non comme une affaire d'intérêt exclusivement communal au sens des articles 31 et 108 de la Constitution et qu'il en est de même de la politique foncière et industrielle dans la région portuaire et dans la région industrielle du territoire de la rive gauche de l'Escaut.

Het begrip « gemeentelijk belang » is door de Grondwetgever niet nader bepaald. Op grond van het bevoegdheidsresidu waarover hij beschikt, heeft de wetgever een ruim recht van kwalificatie. Wanneer de wetgever een aangelegenheid aan de territoriaal gedecentraliseerde bevoegdheidssfeer onttrekt en ze van nationaal belang maakt, kunnen de bepalingen van de artikelen 31 en 108 van de Grondwet geen beletsel vormen om een speciale rechtspersoon met de behartiging van bedoelde aangelegenheid te belasten.

Opschrift.

Gelet inzonderheid op de algemene draagwijdte van artikel 14, wordt het volgende opschrift in overweging gegeven :

« Ontwerp van wet betreffende het beheer van het linkerschelde-oevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven Antwerpen ».

Artikel 1.

Het verdient aanbeveling in de tekst zelf het L.S.O-gebied nauwkeuriger te omschrijven door verwijzing naar de gebieden of wegen die het begrenzen.

Het is wellicht ook geraten met zoveel woorden te zeggen dat het gebied zich uitstrekt over een gedeelte van het grondgebied van de gemeenten Beveren en Zwijndrecht.

Artikel 2.

Alleen van het havengebied wordt een nadere omschrijving gegeven, met name in artikel 3.

Wat door algemene infrastructuur verstaan moet worden wordt wel in de memorie van toelichting, doch niet in de tekst zelf uiteengezet. Dezelfde opmerking geldt voor de overheidsorganen of organismen die bevoegd en verantwoordelijk zijn voor de aanleg en het onderhoud van die algemene infrastructuur : het zijn, zo luidt de memorie van toelichting, degenen die er wettelijk mede belast zijn.

Uit de summier aanduidingen op het bij het ontwerp gevoegde plan, waarnaar in artikel 1 verwezen wordt, kan afgeleid worden dat een brede strook groene zone in uitzicht gesteld wordt. Het is de bedoeling van de Regering dat die zone in elk geval aangelegd wordt. De verplichting tot de aanleg van een minimum brede groene zone ter bescherming van de omringende streken worde beter door de wet zelf opgelegd. In de wet kan bovendien best aangegeven worden welke overheid verantwoordelijk is voor de aanleg en het onderhoud van die zone en door wie de financiële last ervan gedragen moet worden.

Artikel 3.

Enkel de grenzen van het havengebied zullen nader vastgesteld worden door de Koning.

Indien de grenszones, voorbehouden voor de aanleg van beplantingen, voldoende duidelijk door de wet worden omschreven, dienen de grenzen van het industriegebied niet nader bepaald te worden : het industriegebied zou dan omvatten de gronden buiten het havengebied en de groene grenszone, die niet ingenomen worden door of voorbehouden zijn voor de wegen, spoorwegen, leidingen en hun aanhorigheden.

Artikelen 4 en 7.

Voor het grond- en industrialisatiebeleid in het havengebied en in het industriegebied van het linkerscheldeoevergebied wordt een maatschappij opgericht, die omschreven wordt als « een vereniging van gemeenten » en onderworpen wordt aan de bepalingen van de wet van 1 maart 1922 omtrent de vereniging van gemeenten tot nut van het algemeen.

Het gebruik van de uitdrukking « vereniging van gemeenten » wordt beter vermeden omdat die uitdrukking in casu niet de betekenis heeft waarin zij gebruikt wordt in artikel 108 van de Grondwet en in de wet van 1 maart 1922. In die beide teksten gaat het om verenigingen die de gemeenten « vrijwillig » vormen om gezamenlijk « zaken van gemeentelijk belang » te regelen.

De maatschappij, waarvan artikel 4 van het ontwerp de oprichting voorziet, voldoet aan geen van die beide voorwaarden :

1^o omdat het ontwerp op een dwingende en limitatieve wijze bepaalt welke gemeenten aandeelhouders van de maatschappij zullen zijn (art. 5);

2^o omdat het beheer en de exploitatie van de haven Antwerpen steeds beschouwd werden als een nationale aangelegenheid en niet als een aangelegenheid van uitsluitend gemeentelijk belang als bedoeld in de grondwetsartikelen 31 en 108, en hetzelfde moet worden gezegd van het grond- en industrialisatiebeleid in het havengebied en in het industriegebied van het linkerscheldeoevergebied.

L'article 4 échapperait à ces objections s'il était rédigé comme suit : « il est créé une société pour... Elle jouit de la personnalité civile... ».

Outre les objections de principe formulées ci-dessus, l'assujettissement de la future société aux dispositions de la loi du 1^{er} mars 1922 appelle certaines observations d'ordre technique.

Il va de soi que les dispositions de la loi du 1^{er} mars 1922 ne seront applicables à la société que dans la mesure où elles ne sont pas inconciliables avec les dispositions du présent projet.

Dans certains cas, le problème ne présentera pas de grosses difficultés : par exemple, l'incompatibilité entre l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi de 1922 et l'article 5 du projet; autre exemple : le caractère impératif des articles 6 et 12 du projet par rapport au régime plus libéral que l'article 5 de la loi de 1922 prévoit, sur ce point, pour les associations de communes.

Dans d'autres cas, toutefois, la solution ne sera sans doute pas aussi simple : par exemple, la combinaison de l'article 9 du projet avec l'article 8 de la loi de 1922.

Pour éviter des difficultés de cette nature, les formules suivantes sont suggérées :

— soit spécifier à l'article 4 du projet les articles de la loi du 1^{er} mars 1922 qui sont applicables à la future société;

— soit limiter l'application de la loi du 1^{er} mars 1922 en spécifiant à l'article 4 du projet les articles de la loi du 1^{er} mars 1922 qui ne sont pas couverts par la référence à cette loi.

Dans l'éventualité où aucune de ces deux formules ne serait retenue, il faudrait à tout le moins préciser que les dispositions de la loi du 1^{er} mars 1922 ne sont d'application que « dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions de la présente loi ».

Article 6.

Les statuts de la Société devront préciser les pouvoirs respectifs des deux organes visés à l'article 6 du projet.

Cette disposition ne peut s'interpréter qu'en ce sens que les statuts ne pourront instituer d'autres organes et que tous les pouvoirs conférés à la Société par la loi en projet devront être partagés entre ces deux organes.

Article 9.

L'alinéa 2 gagnerait à être rédigé comme suit :

« Les fonctionnaires de l'Administration... 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... ».

Article 10 et 11.

Après avoir entendu le délégué du Gouvernement en ses explications, le Conseil d'Etat suggère le texte suivant pour les articles 10 et 11 :

« Article 10. — La Société cède à titre onéreux à la ville d'Anvers ou lui donne en concession moyennant rétribution les terrains de la région portuaire nécessaires à la gestion et à l'exploitation du port.

La Société peut céder des terrains de la région industrielle à des entreprises industrielles et à des entreprises connexes ou les mettre à leur disposition.

Les conditions générales de cession, de concession et de mise à la disposition des 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.

Article 11. — 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 ».

Article 12.

Le texte de l'article 12 gagnerait en clarté s'il était rédigé comme suit :

Dat bezwaar zou kunnen worden ondervangen door artikel 4, als volgt te redigeren : « Er wordt een maatschappij voor... opgericht. Zij heeft rechtspersoonlijkheid... ».

Bij de onderwerping van de op te richten maatschappij aan de voorschriften van de wet van 1 maart 1922 zijn, naast de hiervoren reeds geuite principiële bezwaren, ook technische bedenkingen te maken.

Het spreekt vanzelf dat de bepalingen van de wet van 1 maart 1922 slechts toepasselijk zullen zijn, in zover zij niet onverenigbaar zijn met de voorschriften van het voorliggend ontwerp.

In sommige gevallen zal dat geen grote moeilijkheden opleveren : bijvoorbeeld de onverenigbaarheid van artikel 1, eerste lid, van de wet van 1922 met artikel 5 van het ontwerp; bijvoorbeeld het dwingend karakter van de artikelen 6 en 12 van het ontwerp ten overstaan van de grotere vrijheid die artikel 5 van de wet van 1922 op dat stuk aan de verenigingen van gemeenten toekent.

In andere gevallen echter zal de oplossing wellicht niet zo eenvoudig zijn : bijvoorbeeld de combinatie van artikel 9 van het ontwerp met artikel 8 van de wet van 1922.

Om moeilijkheden van die aard te voorkomen worden de volgende formules in overweging gegeven :

— ofwel in artikel 4 van het ontwerp de artikelen van de wet van 1 maart 1922 specificeren die op de op te richten maatschappij toepasselijk zijn;

— ofwel de toepasselijkheid van de wet van 1 maart 1922 beperken door in artikel 4 van het ontwerp de artikelen van de wet van 1 maart 1922 specificeren waarvoor die verwijzing niet geldt.

Mocht geen van die beide formules worden aanvaard, dan zou op zijn minst toch moeten worden gezegd dat de bepalingen van de wet van 1 maart 1922 slechts toepasselijk zijn « in de mate waarin deze niet strijdig zijn met de bepalingen van deze wet ».

Artikel 6.

De statuten van de Maatschappij zullen de onderscheiden bevoegdheid van de twee bij artikel 6 van het ontwerp bedoelde organen nader moeten bepalen.

Het bepaalde in dat artikel kan niets anders beduiden dan dat de statuten geen andere organen kunnen instellen en dat alle bevoegdheden die door het wetsontwerp aan de Maatschappij toegekend worden, onder die twee organen verdeeld moeten worden.

Artikel 9.

Het tweede lid worde beter als volgt geschreven :

« De ambtenaren van het Bestuur... 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 voorzitters... ».

Artikelen 10 en 11.

Na de gemachtigde van de Regering in zijn toelichtingen te hebben gehoord, wordt voor de artikelen 10 en 11 volgende tekst in overweging gegeven :

« Artikel 10. — 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 onder bezwarende titel overgedragen of tegen vergoeding in concessie gegeven.

De Maatschappij kan gronden in het industriegebied overdragen aan of ter beschikking stellen van de industriële en van de met de industrie samenhangende bedrijven.

De algemene voorwaarden waaronder de overdracht, de concessie en de terbeschikkingstelling van de 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.

Artikel 11. — 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 ».

Artikel 12.

De tekst van artikel 12 zou duidelijker gesteld worden als volgt :

« Article 12. — 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 moitié à l'intercommunale du Pays de Waes et distribué pour l'autre moitié, entre l'ensemble des actionnaires ».

Article 13.

Aux termes de l'article 13, la ville d'Anvers est chargée de la gestion de la région portuaire du territoire R. G. E. « et peut à cet effet promulguer tous les décrets et règlements jugés nécessaires ».

Etant donné qu'il ne s'agit pas en l'occurrence d'objet d'intérêt communal au sens de l'article 108 de la Constitution et de l'article 75 de la loi communale, et qu'en outre la matière, par définition, localisée en dehors du territoire de la ville d'Anvers, la disposition de l'article 13 du projet ne se concilie pas avec les dispositions des articles 25 et 67 de la Constitution. Le pouvoir de réglementation visé par l'article 13 appartient au Roi.

Il y a lieu de remplacer de toute manière les termes « décrets et règlements » par le mot « règlements ».

Article 14.

Il serait plus exact de rédiger cet article comme suit :

« Article 14. — La tutelle administrative de la gestion et de l'exploitation portuaires des rives gauche et droite de l'Escaut est réglée par le Roi ».

Article 15.

Selon les déclarations du fonctionnaire délégué, l'avis du Conseil portuaire de la rive gauche de l'Escaut est également recueilli pour les problèmes ayant trait à l'exploitation du port. Il conviendrait de le dire expressément dans la loi même.

Le texte ne permet pas de déterminer si le Conseil portuaire n'émet d'avis que lorsqu'il y est invité par le gestionnaire ou s'il peut le faire d'initiative, ni sur quelles matières concrètes cet avis doit porter.

Article 16.

Si, dans la pensée du Gouvernement, les membres du conseil portuaire sont également nommés par le Roi, il y aurait lieu de compléter le texte dans ce sens. Il importe, de toute manière, de désigner l'autorité qui nomme.

Article 18.

Le texte suivant traduira sans doute mieux l'intention du Gouvernement :

« Article 18. — La gestion et l'exploitation du port dans le territoire RGE 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 ».

Article 20.

Selon les précisions fournies par le délégué du Gouvernement, il n'entre certainement pas dans l'intention de celui-ci de n'imposer une comptabilité distincte que pour la seule période définie à l'article 19.

Tel qu'il est formulé, notamment par l'adjonction des mots « visés à l'article 19 » aux mots « en vue de déterminer les résultats d'exploitation », l'article pourrait faire naître des doutes sur ce point. La ville d'Anvers doit du reste tenir également en ce qui concerne la gestion et l'exploitation du port sur la rive droite de l'Escaut, une comptabilité distincte, qui doit d'ailleurs figurer sous une rubrique spéciale dans les budgets et comptes de la ville, en vertu des clauses de la convention du 9 mai 1927 entre l'Etat belge et la ville d'Anvers, approuvée par la loi du 16 juillet 1927, clauses qui ont été maintenues dans les conventions conclues entre les mêmes parties le 30 janvier 1939 et approuvées par la loi du 23 juin 1947.

Il est dès lors proposé de supprimer les mots « visés à l'article 19 ».

Le Gouvernement entend que, pendant la période définie à l'article 19, une comptabilité séparée, relative à l'exploitation du port dans le territoire RGE, soit ouverte au sein de la comptabilité déjà distincte que l'administration communale d'Anvers doit tenir, en vertu des prescriptions en vigueur, pour la gestion et l'exploitation du port d'Anvers.

« Artikel 12. — Het batig exploitatiesaldo van de Maatschappij wordt, na toekenning van ... en na ... voor de helft toegekend aan de Intercommunale van het Land van Waas en voor de helft verdeeld over alle aandeelhouders ».

Artikel 13.

Naar luid van artikel 13 beheert de stad Antwerpen het havengebied van het L. S. O.-gebied « en neemt te dien einde alle nodige verordeningen en reglementen ». Ermee rekening houdende dat het hier niet gaat om zaken van gemeentelijk belang als bedoeld in artikel 108 van de Grondwet en in artikel 75 van de gemeentewet, en dat bovendien de aangelegenheid zich per definitie buiten het grondgebied van de stad Antwerpen lokaliseert, is het in artikel 13 van het ontwerp bepaalde niet in overeenstemming met de bepalingen van de artikelen 25 en 67 van de Grondwet. Zodanige reglementeringsmacht komt aan de Koning toe.

In de Franse versie van dit artikel vervange men in elk geval « décrets et règlements » door « règlements ».

Artikel 14.

Dit artikel ware juister gesteld als volgt :

« Artikel 14. — Het administratief toezicht op het havenbeheer en de havenexploitatie op de linker- en rechterscheldeoever wordt door de Koning geregeld ».

Artikel 15.

Naar de verklaringen van de gemachtigde ambtenaar wordt het advies van de Havenraad Linkerscheldeover eveneens ingewonnen voor problemen die betrekking hebben op de exploitatie van de haven. Het past dat met zoveel woorden in de wet zelf te bepalen.

Uit de tekst blijkt niet of de havenraad enkel advies verstrekt wanneer hij er door de havenbeheerder om verzocht wordt dan wel of hij eveneens op eigen initiatief advies kan verlenen, noch over welke materies in concreto dat advies moet worden uitgebracht.

Artikel 16.

Zo het de bedoeling van de Regering is dat ook de leden van de havenraad door de Koning worden benoemd, dan past het de tekst in die zin aan te vullen. In elk geval moet de benoemende overheid worden aangeduid.

Artikel 18.

Volgende tekst zal wellicht beter beantwoorden aan de bedoeling van de Regering :

« Artikel 18. — Voor het beheer en de exploitatie van de haven in het LSO-gebied wordt dezelfde belastingvrijdom gegeven als voor het beheer en de exploitatie van de haven op de rechterscheldeoever ».

Artikel 20.

Naar de verklaringen van de gemachtigde van de Regering is het dezer bedoeling zeker niet dat het aanleggen van een afzonderlijke boekhouding enkel opgelegd zou zijn tijdens de periode bepaald in artikel 19. De bewoordingen waarin artikel 20 gesteld is, met name de toevoeging aan de woorden « Voor het vaststellen van de exploitatie-resultaten » van de woorden « vermeld in artikel 19 », kunnen grond leveren tot enige twijfel daaromtrent. Trouwens ook voor het beheer en de exploitatie van de haven op de rechterscheldeoever moet de stad Antwerpen een afzonderlijke boekhouding aanleggen, die bovendien onder een afzonderlijke rubriek in de stedelijke begrotingen en rekeningen moeten voorkomen, op grond van de bepalingen van de door de wet van 16 juli 1927 goedgekeurde overeenkomst van 9 mei 1927 tussen de Belgische Staat en de stad Antwerpen, die gehandhaafd werden door de door de wet van 23 juni 1947 goedgekeurde overeenkomsten van 30 januari 1939 tussen dezelfde partijen.

Voorgesteld wordt bijgevolg de woorden « vermeld in artikel 19 » te schrappen. »

De bedoeling is dat gedurende de periode bepaald door artikel 19, in de afzonderlijke boekhouding die het stadsbestuur van Antwerpen, op grond van de thans geldende voorschriften, voor het beheer en de exploitatie van de haven Antwerpen moet aanleggen, de boekhouding voor de exploitatie van de haven in het LSO-gebied bovendien nog afzonderlijk aangelegd zou worden.

Article 23.

La réglementation prévue par l'article 23, bien qu'elle présente une forte similitude avec celle de l'article 128 de la loi communale, ne lui est toutefois pas identique ni n'en constitue une application. Il vaudrait mieux, dès lors, supprimer la référence audit article et compléter l'article 23 du projet par celles des dispositions de l'article 128 que le Gouvernement entend rendre applicables en la matière.

Il y aurait lieu, de toute manière, de rédiger le début de l'article 23 : « Les communes sur lesquelles s'étend le territoire R. G. E. ... ».

Quant à la disposition de la seconde phrase de l'article, on n'aperçoit pas par quelle autorité la réglementation envisagée sera édictée ni dans quelle mesure il sera dérogé au droit commun.

Article 26.

L'article 26 gagnerait à être rédigé comme suit :

« Article 26. — Le cadre du personnel et les modalités nécessaires à l'exécution des missions de lutte contre l'incendie sur le territoire R. G. E. par la ville d'Anvers et d'intervention de police dans la région portuaire R. G. E., sont déterminées par le Ministre de l'Intérieur, sur la proposition de la ville d'Anvers et sur avis des communes de Beveren et de Zwijndrecht ».

Article 27.

Tel qu'il est rédigé, l'article aura pour conséquence que les organes et autorités associés en vertu de la loi sur l'urbanisme à l'étude des problèmes intéressant l'aménagement du territoire et à l'établissement des projets de plans d'aménagement continueront à exercer également en ce qui concerne le territoire R. G. E., tous les pouvoirs et toutes les missions qui leur sont confiés par cette loi.

La disposition « de concert avec le ministre ayant l'aménagement du territoire dans ses attributions », ne permet toutefois pas à elle seule de déterminer de quelle manière la Société pourra agir en la matière ni, plus particulièrement, à l'initiative ou à la demande de qui, à quel moment, sous quelle forme et avec quels pouvoirs.

Articles 28 et 29.

Ces articles règlent la délivrance à l'intérieur de la région industrielle et de la région portuaire du territoire R. G. E., des autorisations de bâtir et d'exploitation prescrites par les lois et règlements.

Eu égard à la règle établie en matière d'urbanisme par la loi du 29 mai 1962 et en matière d'exploitation d'établissement dangereux, incommodes et insalubres par le règlement pour la protection du travail, il serait sans doute utile de préciser, dans la loi même, que les avis prescrits sont émis respectivement par le collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers et par celui des communes de Beveren et de Zwijndrecht.

L'attention du Gouvernement est attirée sur le fait que les articles 28 et 29 ne pourront trouver à s'appliquer aussi longtemps que le Roi n'aura pas déterminé d'une part les modalités de délivrance des autorisations de bâtir et d'exploitation dans le territoire R. G. E. et, d'autre part, celles de l'appel qui pourra être interjeté du refus du ministre compétent d'accorder les autorisations sollicitées ou des conditions auxquelles ces autorisations ont été délivrées.

On n'aperçoit pas, par ailleurs, pour quel motif seul l'avis de la ville d'Anvers, à l'exclusion de celui des communes de Beveren ou de Zwijndrecht, est requis dans la région industrielle alors que l'avis de l'une ou de l'autre de ces deux communes est prescrit pour les autorisations à délivrer dans la région portuaire.

Enfin, il conviendrait d'écrire au début de l'article 28 : « Par dérogation aux dispositions légales en vigueur en la matière... ».

Article 30.

Il y a lieu de préciser par quel organe de la ville d'Anvers l'avis requis doit être donné.

Articles 31 et 32.

L'intitulé du chapitre VII serait sans doute plus correct s'il était rédigé comme suit : « Dispositions communes aux chapitres V et VI ». A l'article 32, on écrira : « L'indemnité visée à l'article 31... ».

Enfin, il serait plus conforme au procédé habituellement adopté en la matière de disposer que les modalités à déterminer en exécution de l'article 32 en ce qui concerne l'approbation requise du Ministre de l'Intérieur seront fixées par le Roi.

Artikel 23.

De regeling die onder artikel 23 wordt voorgesteld lijkt op die bepaald in artikel 128 van de gemeentewet; zij is nochtans niet identiek daaraan noch een toepassing daarvan. De verwijzing naar dat artikel 128 ware dan ook beter geschrapt en het artikel aangevuld met die bepalingen uit dat artikel welke de Regering van toepassing wenst te stellen.

Het ware hoe dan ook beter artikel 23 te doen beginnen als volgt : « De gemeenten op wier grondgebied het L. S. O.-gebied zich uitstrekt, ... ».

Wat betreft de tweede volzin, is het niet duidelijk van welke overheid de beoogde regeling zal uitgaan en in welke mate van het gemeen recht wordt afgeweken.

Artikel 26.

Artikel 26 ware beter gesteld als volgt :

« Artikel 26. — De personeelsformatie en de nadere regelen voor de uitvoering door de stad Antwerpen van de opdrachten inzake brandweer in het L. S. O.-gebied en inzake politioptreden in het L. S. O.-havengebied worden door de Minister van Binnenlandse Zaken bepaald, op voorstel van de stad Antwerpen en op advies van de gemeenten Beveren en Zwijndrecht. »

Artikel 27.

Dat artikel, zoals het in het ontwerp gesteld is, heeft voor gevolg dat de organen en overheden die krachtens de stedenbouwwet van 29 maart 1962 betrokken zijn bij de studie van de problemen betreffende de ruimtelijke ordening en bij het opmaken van de ontwerpen van plannen van aanleg, alle bevoegdheden en opdrachten blijven uitoefenen die hun door die wet toevertrouwd zijn, ook wat het L. S. O.-gebied betreft.

Het is evenwel niet duidelijk hoe, door de bepaling alleen dat het geschieden moet « in overleg met de Minister die (de ruimtelijke ordening) in zijn bevoegdheid heeft », de betrokken Maatschappij terzake zal optreden, dit is op wiens initiatief of verzoek, op welk ogenblik, onder welke vorm en met welke bevoegdheid.

Artikelen 28 en 29.

Die artikelen betreffen de afgifte van de door de wetten en reglementen voorgeschreven bouw- en exploitatievergunningen binnen het industriegebied en binnen het havengebied in het L. S. O.-gebied.

Verwijzend naar de regel die terzake van de stedenbouw door de wet van 29 maart 1962 en terzake van de exploitatie van gevaarlijke, hinderlijke en ongezonde inrichtingen door het arbeidsreglement gesteld is, verdient het wellicht aanbeveling in de wet zelf nader te bepalen dat de voorgeschreven adviezen verstrekt worden onderscheidenlijk door het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen en van de gemeenten Beveren en Zwijndrecht.

De aandacht wordt erop gevestigd dat de artikelen 28 en 29 geen toepassing kunnen vinden zolang de Koning geen bijzondere regelen gesteld heeft voor de aflevering van de bouw- en exploitatievergunningen in het L. S. O.-gebied noch voor het hoger beroep tegen de weigering door de bevoegde Minister, van de gevraagde vergunningen, of tegen de voorwaarden waaronder de vergunningen afgegeven zijn.

Het is verder niet duidelijk waarom in het industriegebied enkel het advies van de stad Antwerpen vereist is en niet dat van de gemeente Beveren of Zwijndrecht, en dat het advies van de ene of van de andere van die gemeenten wel opgelegd is voor de vergunningen af te leveren in het havengebied.

Ten slotte stelle men in artikel 28 : « In afwijking van de terzake geldende wettelijke bepalingen... ».

Artikel 30.

Het past het orgaan van de stad Antwerpen dat het voorgeschreven advies moet verstrekken nader aan te duiden.

Artikelen 31 en 32.

Een korrekter opschrift voor het hoofdstuk VII ware blijkbaar « Gemeenschappelijke bepalingen bij de hoofdstukken V en VI ».

In artikel 32 schrijve men : « De in artikel 31 bedoelde vergoeding... ».

Ten slotte zou het meer in overeenstemming zijn met de handelwijze die terzake gebruikelijk is dat de nadere regelen die voor de uitvoering van artikel 32, met betrekking tot de voorgeschreven goedkeuring van de Minister van Binnenlandse Zaken vastgesteld moeten worden, door de Koning worden bepaald.

La chambre était composée de :

Messieurs : Ch. Smolders, président de chambre,
A. Depondt et H. Coremans, conseillers d'Etat,
J. Limpens et S. Fredericq, assesseurs de la section de
législation,
E. Van Vyve, greffier de section.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française
a été vérifiée sous le contrôle de M. Ch. Smolders,
Le rapport a été présenté par MM. Gh. Tacq et J. Nimmegeers,
premiers auditeurs.

Le Greffier,
E. VAN VYVE.

Le Président,
Ch. SMOLDERS.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communica-
tions, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre des Tra-
vaux publics et Notre Ministre de l'Intérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications, Notre Ministre des
Finances, Notre Ministre des Travaux publics et Notre Mi-
nistre de l'Intérieur sont chargés de présenter en Notre nom,
aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur
suit :

CHAPITRE 1^{er}.

Délimitation.

Article 1.

Le territoire de la rive gauche de l'Escaut, dénommé ci-
après le territoire R. G. E. comporte la région délimitée sur
la carte en annexe et située sur la rive gauche de l'Escaut
à hauteur d'Anvers.

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 aux Pays-Bas jusqu'au croisement de
la route nationale n° 617;
- au sud, la route nationale n° 617 en partant du croise-
ment 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 aux Pays-Bas.

De kamer was samengesteld uit :

de Heren : Ch. Smolders, kamervoorzitter,
A. Depondt en H. Coremans, staatsraden,
J. Limpens en S. Fredericq, bijzitters van de afdeling
wetgeving,
E. Van Vyve, afdelingsgriffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd
nagezien onder toezicht van de heer Ch. Smolders,
Het verslag werd uitgebracht door de heren Gh. Tacq en J. Nimme-
geers, eerste auditeurs.

De Griffier,
E. VAN VYVE.

De Voorzitter,
Ch. SMOLDERS.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belges,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,
Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Openbare
Werken en Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van
Financiën, Onze Minister van Openbare Werken en Onze
Minister van Binnenlandse Zaken zijn gelast in Onze naam
bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te die-
nen waarvan de tekst volgt :

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 bijgevoegde 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
rijks grens met Nederland tot de snijding met rijksweg
n° 617;
- ten zuiden, de rijksweg n° 617, vanaf voormeld snij-
punt 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.

En cas de différence entre la délimitation du territoire d'après la carte citée à l'article 1^{er} et celle d'après la description du présent article, la délimitation reprise à la carte sera prépondérante.

Art. 3.

Dans le territoire R. G. E. on distingue, hormis des zones d'infrastructure générale et des zones vertes, 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 applicable 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., destinée essentiellement à l'entreposage et au transbordement, comporte l'infrastructure hydraulique, des territoires situés au sud du bassin du canal, ainsi qu'au nord une zone située autour du bassin et des darses et 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.

CHAPITRE II.

Société pour la 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 elles ne sont pas contraires aux dispositions de la présente loi.

Art. 7.

La Société a comme actionnaires la commune de Beveren et l'Intercommunale du Pays de Waas à concurrence de 30 % conjointement, selon des proportions à préciser dans les statuts, 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 %.

Art. 8.

La société a pour but d'assurer la politique foncière et industrielle dans la région portuaire et dans la région industrielle du territoire R. G. E.

In geval van verschil tussen de gebiedsbegrenzing op de in artikel 1 genoemde kaart en die volgens de in dit artikel gegeven omschrijving geeft de begrenzing zoals aangegeven op de kaart de doorslag.

Art. 3.

In het L. S. O.-gebied worden onderscheiden naast zones voor algemene infrastructuur en groenvoorziening, 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 toepasselijke 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, in hoofdzaak bestemd voor opslag en overslag, omvat de natte infrastructuur, gebieden ten zuiden van het kanaaldok, alsmede ten noorden een zone omheen het kanaaldok en de insteedokken, alsook de stroken die langsheen de Schelde bestemd zijn voor de aanleg van meergelegenheden van zee- en binnenschepen.

De grenzen van het havengebied worden door de Koning vastgesteld.

HOOFDSTUK II.

Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid op de linkerscheldeoever.

Art. 6.

Er wordt een maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid op de linkerscheldeoever opgericht, hier na 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 van het Land van Waas samen voor 30 %, volgens verhoudingen die in de statuten nader zullen omschreven worden, 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 %.

Art. 8.

De Maatschappij heeft tot doel het grond- en industrialisatiebeleid in het havengebied en in het industriegebied van het L. S. O.-gebied.

Art. 9.

En vue de réaliser son objectif, 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 des Travaux publics.

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 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 titre onéreux à la ville d'Anvers ou lui donne en concession moyennant rétribution les terrains de la région portuaire nécessaires à la gestion et à l'exploitation du port.

La Société peut céder des terrains de la région industrielle à des entreprises industrielles et à des entreprises connexes ou les mettre à leur disposition.

Les conditions générales de cession, de concession et de mise à la disposition des 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 moitié à l'intercommunale du Pays de Waas et distribué pour l'autre moitié, entre l'ensemble des actionnaires.

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 Minister van Openbare Werken, 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 voorzitters 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 onder bezwarende titel overgedragen of tegen vergoeding in concessie gegeven.

De Maatschappij kan gronden in het industriegebied overdragen aan of ter beschikking stellen van de industriële en van de met de industrie samenhangende bedrijven.

De algemene voorwaarden waaronder de overdracht, de concessie en de terbeschikkingstelling van de 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 de helft toegekend aan de Intercommunale van het Land van Waas en voor de helft verdeeld over alle aandeelhouders.

CHAPITRE III.

Gestion du port.

Art. 14.

La ville d'Anvers est chargée de la gestion de la région portuaire du territoire R. G. E. et peut à cet effet promulguer tous les règlements jugés nécessaires.

Elle entre dans les droits et obligations du gestionnaire antérieur.

Art. 15.

La tutelle administrative de la gestion et de l'exploitation portuaires des rives gauche et droite de l'Escaut est réglée par le Roi.

Art. 16.

Un Conseil portuaire de la rive gauche de l'Escaut est créé au sein de la Société pour la politique foncière et industrielle de la rive gauche de l'Escaut. Celui-ci a la tâche, soit d'initiative, soit lorsqu'il est invité par le gestionnaire du port, d'émettre des avis sur tous les problèmes relatifs à la gestion et à l'exploitation portuaire dans le territoire R. G. E.

Art. 17.

Le conseil portuaire 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. Ces représentants sont également nommés par le Roi.

Le Roi fixe la composition et le mode de fonctionnement du Conseil.

CHAPITRE IV.

Dispositions financières et comptables
relatives à la gestion du port.

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. 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. 20.

Au cours 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 l'Etat. Le Roi fixe la date de début de cette période de dix ans.

HOOFDSTUK III.

Havenbeheer.

Art. 14.

De stad Antwerpen beheert het havengebied van het L. S. O.-gebied en 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 door de Koning geregeld.

Art. 16.

In de schoot van de Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid op de linkerscheldeover wordt een Havenraad Linkerscheldeover opgericht. Deze heeft tot taak, hetzij op eigen initiatief of op verzoek van de havenbeheerder, adviezen te verlenen nopens alle problemen inzake het havenbeheer en exploitatie in het L. S. O.-gebied.

Art. 17.

De Havenraad bestaat uit een door de Koning op voordracht van de Minister van Verkeerswezen benoemde Voorzitter en uit een gelijk aantal vertegenwoordigers van de stad Antwerpen enerzijds en van de gemeente Beveren anderzijds, alsmede uit vertegenwoordigers van de Staat en de gemeente Zwijndrecht. Deze vertegenwoordigers worden eveneens door de Koning benoemd.

De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Raad.

HOOFDSTUK IV.

Financiële en boekhoudkundige bepalingen
met betrekking tot het havenbeheer.

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. 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. 20.

Gedurende de eerste tien jaar zijn de exploitatieresultaten van de haven op de linkerscheldeover ten gunste of ten laste van de Staat. De Koning bepaalt de datum waarop deze periode van tien jaar een aanvang neemt.

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. 22.

Au cours de la période prévue à l'article 20, les normes d'exploitation et le cadre du personnel requis sont fixés de concert avec les ministres compétents en la matière.

CHAPITRE V.

Service de police et de lutte contre l'incendie.

Art. 23.

Sans préjudice du principe de l'autonomie communale en matière de police, la ville d'Anvers peut également, pour ce qui concerne l'exécution de sa tâche spécifique de gestionnaire portuaire, intervenir dans la région portuaire du territoire R. G. E.

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, endéans le délai à prévoir par celui-ci.

Art. 25.

Les normes générales de prévention d'incendie dans les régions portuaire et industrielle de la rive droite de l'Escaut sont également applicables aux régions portuaire et industrielle du territoire R. G. E.

Art. 26.

Par dérogation à la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile, le service d'incendie d'Anvers est chargé de la lutte contre l'incendie dans le territoire R. G. E.

Art. 27.

Le cadre du personnel et les dispositions matérielles nécessaires à l'exécution des missions de lutte contre l'incendie sur le territoire R. G. E. par la ville d'Anvers et d'intervention de police dans la région portuaire R. G. E., sont déterminées par le Ministre de l'Intérieur, sur la proposition de la ville d'Anvers et après avis des communes de Beveren et de Zwijndrecht.

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. 22.

Tijdens de in artikel 20 vermelde periode worden de exploitatienormen en de vereiste personeelsformatie bepaald in overleg met de terzake bevoegde ministers.

HOOFDSTUK V.

Politie en brandweer.

Art. 23.

Onverminderd het principe van de gemeentelijke autonomie inzake politie kan de stad Antwerpen, voor wat de uitvoering van haar specifieke taak als havenbeheerder betreft, eveneens optreden in het havengebied van het L. S. O.-gebied.

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 nood-situaties.

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.

Artikel 25.

De algemene normen die inzake brandvoorkoming voor het haven- en industriegebied op de rechterscheldeoever worden opgelegd zijn eveneens van toepassing voor het haven- en industriegebied in het L. S. O.-gebied.

Art. 26.

In afwijking van de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming wordt de brandweerdienst van Antwerpen belast met de opdrachten inzake brandweer in het L. S. O.-gebied.

Art. 27.

De personeelsformatie en de materiële voorzieningen nodig voor de uitvoering door de stad Antwerpen van de opdrachten inzake brandweer in het L. S. O.-gebied en inzake politieoptreden in het L. S. O.-havengebied worden door de Minister van Binnenlandse Zaken bepaald, op voorstel van de stad Antwerpen en na advies van de gemeenten Beveren en Zijndrecht.

CHAPITRE VI.

Aménagement du territoire
urbanisme et protection de l'environnement.

Art. 28.

La Société est substituée 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 R.G.E., conformément du territoire.

Le Roi fixe la procédure d'adoption de l'application et de l'exécution des plans précités conformément aux principes de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du 29 mars 1962.

Art. 29.

Par dérogation aux dispositions légales en vigueur en la matière, les autorisations de bâtir et d'exploitation dans la région industrielle sont délivrées par le ministre compétent, après avis des collèges des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers et des communes de Beveren et de Zwijndrecht.

Art. 30.

Pour la région portuaire, les autorisations de bâtir et d'exploitation sont délivrées par le ministre compétent à la requête de la ville d'Anvers, ou après avis du collège des bourgmestre et échevins de cette ville, et après avis du collège des bourgmestre et échevins de la commune de Beveren ou de la commune de Zwijndrecht, selon le cas.

Le Roi fixe les modalités régissant la délivrance des autorisations visées à cet article et à l'article 29.

Art. 31.

Sans préjudice des dispositions légales en vigueur, l'avis du Centre contre la pollution de l'air et des eaux de la ville d'Anvers sera demandé pour ce qui concerne la protection de l'environnement dans le territoire R. G. E.

CHAPITRE VII.

Dispositions communes
aux chapitres V et VI.

Art. 32.

Le Ministre compétent fixe le montant des indemnités dues pour les avis à fournir en application de l'article 30.

Art. 33.

L'indemnité visée à l'article 32, ainsi que les dépenses afférentes aux missions de la police et du service d'incendie prévus à l'article 27 de la présente loi, sont approuvées par

HOOFDSTUK VI.

Ruimtelijke ordening,
stedebouw en milieuzorg.

Art. 28.

De Maatschappij treedt in de plaats van de betrokken gemeenten voor het opmaken en het uitvoeren van plannen van aanleg voor geheel of voor delen van het L. S. O.-gebied overeenkomstig de wetgeving betreffende de ruimtelijke ordening.

De Koning bepaalt de procedure voor het aannemen, het goedkeuren en het uitvoeren van voormelde plannen overeenkomstig de beginselen van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedebouw.

Art. 29.

In afwijking van de terzake geldende wettelijke bepalingen worden de bouwvergunningen en exploitatievergunningen voor het industriegebied afgeleverd door de bevoegde minister, na advies van de colleges van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen en van de gemeenten Beveren en Zwijndrecht.

Art. 30.

Voor het havengebied worden de bouwvergunningen en exploitatievergunningen afgeleverd door de bevoegde minister op aanvraag van de stad Antwerpen, of na advies van het college van burgemeester en schepenen van deze stad, en na advies van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren of Zwijndrecht naar gelang van het geval.

De Koning bepaalt de modaliteiten die de aflevering van de vergunningen bedoeld in dit artikel en in artikel 29 beheersen.

Art. 31.

Onverminderd de wettelijke bepalingen wordt inzake milieuzorg in het L. S. O.-gebied het advies ingewonnen van het centrum tegen Lucht en Waterverontreiniging van de stad Antwerpen.

HOOFDSTUK VII.

Gemeenschappelijke bepalingen
bij de hoofdstukken V en VI.

Art. 32.

De bevoegde Minister bepaalt de vergoedingen verschuldigd voor de adviezen verstrekt bij toepassing van het artikel 30.

Art. 33.

De in artikel 32 bedoelde vergoeding, alsmede de uitgaven in verband met de in artikel 27 van deze wet voorziene taken van politie en brandweer worden goedgekeurd

le Ministre de l'Intérieur selon les modalités à fixer par le Roi.

Art. 34.

Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de chacune des dispositions de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 28 avril 1976.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

Pour le Ministre des Finances (absent)

le Ministre de la Justice,

H. VANDERPOORTEN.

Le Ministre des Travaux publics,

J. DEFRAIGNE.

Le Ministre de l'Intérieur,

J. MICHEL.

door de Minister van Binnenlandse Zaken, volgens modaliteiten door de Koning te bepalen.

Art. 34.

De Koning bepaalt de datum waarop elk van de bepalingen van deze wet in werking treedt.

Gegeven te Brussel, 28 april 1976.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

Voor de Minister van Financiën (afwezig),

de Minister van Justitie,

H. VANDERPOORTEN.

De Minister van Openbare Werken,

J. DEFRAIGNE.

De Minister van Binnenlandse Zaken,

J. MICHEL.

