

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 22 FÉVRIER 1927

**Rapport de la Commission de l'Intérieur et de l'Hygiène, chargée de l'examen du
Projet de Loi portant agrandissement de la ville de Gand.**

*(Voir les n^{os} 125, 237 (session de 1925-1926) et les Annales parlementaires de la
Chambre des Représentants, séance du 3 février 1927.)*

Présents : MM. le vicomte BERRYER, président ; COOLS, LEKEU, LIGY, MAHIEU,
MARTENS, MOUSTY, VERHEYDEN et CARPENTIER, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

La Chambre des Représentants a voté en sa séance du 3 février 1927, par 125 voix et 6 abstentions, le Projet de loi qui vous est soumis. Ces abstentions n'étaient pas une opposition de principe mais étaient motivées par le fait que la solution du problème aurait pu être obtenue par la constitution d'une association intercommunale.

Le Projet de loi a pour but d'incorporer au territoire de la ville de Gand : 1^o une partie du territoire actuel de la commune d'Oostacker en vue du creusement de nouveaux bassins ; 2^o de larges bandes de terrains situés le long des deux rives du canal de Gand à Terneuzen jusqu'au pont-rails à Selzaete, et de fixer les nouvelles limites séparatives de la ville de Gand et des différentes communes intéressées.

Dès 1924, l'autorité communale de Gand a saisi les autorités supérieures d'une proposition d'extension de territoire, qui se justifiait par la prospérité croissante de son port. En 1926, le nombre de navires qui fréquentent le

port de Gand a presque doublé par rapport à celui de 1923. Le tonnage en marchandises s'est accru dans les mêmes proportions. Les installations maritimes existantes sont insuffisantes pour faire face au développement du trafic. La ville de Gand ne dispose plus de terrains pour donner satisfaction aux demandes des industriels.

Si, d'une part, la ville de Gand a jugé prudent de prendre des mesures pour l'agrandissement de ses bassins et quais, d'autre part, elle se préoccupe, à juste titre, de maintenir en tout temps la liberté d'accès à son port par le canal de Terneuzen. Or, depuis quelques années de nombreuses usines se sont édifiées le long de la rive gauche du canal sur le territoire des communes riveraines. Des quais, débarcadères ont été construits devant ces usines, réalisant ainsi le chargement et le déchargement des navires à pied d'œuvre. L'on peut se réjouir de cette méthode de travail mais, si elle s'intensifiait, elle causerait de graves inconvénients à la navigation sur le canal et provoquerait même l'embouteillage du port de Gand.

D'ailleurs, pour éviter que le canal

ne se transforme en un bassin d'exploitation au grand détriment du port même, il est nécessaire et indispensable qu'une même autorité et administration réglemente l'exploitation des terrains situés le long des deux rives du canal entre Gand et Selzaete.

C'est pour tous ces motifs que le Gouvernement vous propose l'incorporation au territoire de la ville de Gand de parcelles de terres appartenant aux communes riveraines.

La superficie des terrains à incorporer au territoire de la ville de Gand comporte 629 hectares 38 ares 49 centiares, avec une population de 950 habitants. La largeur moyenne de ces terrains le long des rives du canal de Gand à Terneuzen est de 250 mètres. Preuve que la ville de Gand n'a eu en vue que la sécurité d'une bonne exploitation du port qui d'ailleurs est d'intérêt national et non pas une opération spéculative immobilière.

Le Conseil provincial et ensuite le Gouvernement ont donné leur entière approbation au projet proposé par l'Administration communale de Gand. Des objections ont été présentées par les communes, dont une partie de territoire sera attribuée à la ville de Gand et par les industriels qui ont établi des usines le long du canal. Ces derniers craignant que leurs intérêts et leurs droits acquis auraient été lésés, avaient constitué une association pour protester contre le projet. A la suite de négociations, les industriels ont conclu avec la ville de Gand une convention, qui, d'après les déclarations mêmes des intéressés, « donne satisfaction aux desiderata des industriels ».

L'opposition manifestée par les communes, à l'exception de celle d'Oostacker, se base d'une part sur une diminution sensible de leurs ressources fiscales par le fait de distraire du cadastre de leurs communes les usines établies le long des rives, d'autre part, sur une majoration, en cas de chômage, des charges de bienfaisance par suite d'une augmentation de la population ouvrière résultant du

développement des usines. Les communes ont perdu de vue que l'élément population intervient pour une large part dans la répartition du fonds des communes et qu'aux termes de l'arrêté royal du 28 août 1922 les quatre cinquièmes de la part attribuée à la commune siège d'un établissement industriel, du chef d'impôt, sont répartis au prorata du nombre des salariés entre les communes où ces derniers ont leur résidence.

Enfin, la ville de Gand s'est déclarée disposée à payer une indemnité raisonnable et équitable pour le préjudice que cette annexion pourrait causer aux communes.

Les communes ayant refusé l'arbitrage proposé par le Gouverneur de la province en vue de fixer la base de cette indemnité, c'est en vertu de l'article 151 de la loi communale qu'est dévolue à la Députation permanente la mission de régler le différend entre la ville et les communes.

Quant à la constitution d'une organisation intercommunale, nous reproduisons la réponse du Ministre à la question posée par la Section centrale de la Chambre :

« L'organisation intercommunale, telle qu'elle est prévue par la loi du 1^{er} mars 1922, ne pourrait réaliser tous les objectifs qui sont poursuivis par une extension du territoire de la ville de Gand, notamment l'exercice de la police sur le canal.

» Il est à remarquer, d'autre part, que pour réaliser le point de vue économique qui est envisagé par l'annexion, l'association des communes devrait avoir pour objet non seulement le canal, mais le port de Gand lui-même.

» Or, à supposer même que la ville de Gand consente à mettre son port en exploitation par association, il est difficile d'admettre que des communes peu importantes puissent avantageusement s'intéresser à cette entreprise de grande envergure et qui nécessite forcément l'engagement de grands capitaux.

» L'association ne compromettrait pas seulement le développement du port tel qu'il est conçu, mais elle placerait les petites communes dans une situation financière difficile en raison des immobilisations que nécessitent des installations maritimes. »

L'examen des articles n'ayant donné lieu à aucune observation, votre Commission propose, à l'unanimité de ses membres, l'adoption du projet estimant que la législation, qui s'est toujours

inspirée de l'intérêt public et national, a pour devoir d'accorder à la ville de Gand ces extensions de territoire, tout comme elle l'a fait, dans le passé, à l'égard d'Anvers, Bruges, Ostende et Bruxelles.

Le Président,
Vicomte BERRYER.

Le Rapporteur,
V. CARPENTIER.

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 22 FEBRUARI 1927.

Verslag uit naam van de Commissie voor Binnenlandse Zaken en Volksgezondheid belast met het onderzoek van het Wetsontwerp tot vergroting der stad Gent.

(Zie de n^{rs} 125, 237 (zitting 1925-1926) en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 3 Februari 1927.)

Aanwezig : de heeren Burggraaf BERRYER, voorzitter; COOLS, LEKEU, LIGY, MAHIEU, MARTENS, MOUSTY, VERHEYDEN en CARPENTIER, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De Kamer der Volksvertegenwoordigers heeft op 3 Februari 1927, met 125 stemmen en 6 onthoudingen, het U thans voorgelegde wetsontwerp goedgekeurd. Zij die zich hebben onthouden deden dit niet zoozeer uit principieel verzet als wel op grond van het feit dat het vraagstuk had kunnen worden opgelost door de oprichting van een intercommunale vereeniging.

Het wetsontwerp heeft voor doel bij het grondgebied der stad Gent in te lijven : 1^o een deel van het tegenwoordig gebied der gemeente Oostacker, voor het graven van nieuwe dokken; 2^o breede stroken gronds langs de beide oevers van het kanaal Gent-Terneuzen tot aan de spoorbrug te Selzaete, en nieuwe grensscheidingen te bepalen voor de stad Gent en de verschillende betrokken gemeenten.

Vanaf 1924 heeft het Gentsch gemeentebestuur bij de hogere overheid een voorstel tot uitbreiding van haar gebied ingediend. Dit voorstel steunde op de steeds toenemende welvaart van de haven. In 1926 bedroeg het aantal schepen die de Gentsche haven aandeden bijna het dubbele van dit in 1923. De tonnemaat aan goederen steeg in dezelfde verhouding. De bestaande ha-

veninrichtingen volstaan niet om in de uitbreiding van het verkeer te voorzien.

De stad Gent beschikt over geen gronden meer om in te gaan op de aanvragen vanwege de industrieelen.

Zoo, eenerzijds, de stad Gent oorbaar acht maatregelen te treffen voor de uitbreiding dezer dokken en kaaïen, zoo is zij, anderzijds, terecht bekommerd, steeds den toegang tot hare haven langs het kanaal van Terneuzen vrij te houden. Sedert enkele jaren, echter, werden op den linkeroever van dit kanaal, op het grondgebied der belendende gemeenten, talrijke fabrieken opgericht. Kaaïen en steigers werden voor deze fabrieken aangelegd, voor het lossen en laden der schepen. Over zulke werkmethode mag men zich verheugen doch, moest zij meer uitbreiding nemen dan zou zij een ernstige hinder zijn voor de scheepvaart op het kanaal en zelfs de Gentsche haven verstoppen.

Om trouwens te voorkomen dat het kanaal een dok zou worden tot groot nadeel voor de haven zelve, is het noodig en onmisbaar dat eenzelfde gezag en bestuur de exploitatie regelen zou van de gronden gelegen langs de beide oevers van het kanaal tusschen Gent en Selzaete.

Om al die redenen stelt de Regeering U voor bij het grondgebied der stad

Gent perceelen gronds in te lijven die aan de beledende gemeenten toebehooren.

De oppervlakte, bij het grondgebied der stad Gent in te lijven, beslaat 629 hectaren 38 aren 49 centiaren met een bevolking van 950 inwoners. De gemiddelde breedte van de strook gronds langsheen de boorden van de vaart Gent-Terneuzen beslaat 250 meter. Zulks bewijst dat de stad Gent alleen de zekerheid van een goede exploitatie van de haven, die trouwens een nationaal belang heeft, en niet een speculatieve verrichting op onroerende goederen op het oog had.

De Provinciale Raad en naderhand de Regeering, hebben hun volle instemming gegeven aan het ontwerp door het gemeentebestuur van Gent voorgesteld. Bezwaren werden ingebracht door de gemeenten waarvan een gedeelte aan de stad Gent zal toegekend worden en door de industrieelen die fabrieken langs de vaart hebben opgericht. Waar deze laatsten vreesden dat hunne belangen en verworven rechten zouden geschaad worden, hadden zij een vereeniging opgericht om zich tegen het ontwerp te verzetten. Na onderhandeling hebben de industrieelen met de stad Gent een overeenkomst gesloten, die, volgens de verklaringen van de betrokkenen, « voldoening geeft aan de wenschen van de industrieelen ».

Het verzet van de gemeenten berust, behalve voor Oostacker, eenerzijds op een merkelijke vermindering van de fiscale inkomsten door het afscheiden van het kadaster van haar gebied van de fabrieken langs de boorden gelegen, en anderzijds op een vermeerdering, in geval van werkloosheid, van de lasten van bijstand uit hoofde van den aangroei der arbeidersbevolking door de uitbreiding der fabrieken. De gemeenten hebben uit het oog verloren dat het element « bevolking » voor een groot deel in rekening komt bij de verdeling van het gemeentefonds en dat, naar luid van het Koninklijk besluit van 28 Augustus 1922, de vier vijfden van het deel toegekend uit hoofde van belasting aan

de gemeenten, zetel van een nijverheidsinrichting, verdeeld worden in verhouding tot het aantal loontrekkenden tusschen de gemeenten waar deze laatsten gevestigd zijn.

Ten slotte verklaarde de stad Gent zich bereid eene redelijke en billijke vergoeding te betalen voor het nadeel dat deze naasting aan de gemeenten mocht berokkenen.

Daar de gemeenten de scheidsrechtelijke uitspraak van de hand hebben gewezen die hun door den gouverneur der provincie werd voorgesteld, om den grondslag dezer vergoeding te bepalen, zoo heeft, krachtens artikel 151 der gemeentewet, de Bestendige Deputatie de opdracht het geschil tusschen de stad en de gemeenten te slechten.

Wat betreft de oprichting van eene intercommunale vereeniging, nemen wij het antwoord over van den Minister op de vraag dienaangaande door de Middenafdeeling der Kamer gesteld :

« De intercommunale inrichting, zooals deze wordt voorzien door de wet van 1 Maart 1922, zou al de verschillende doeleinden niet kunnen bereiken, welke worden nagestreefd door eene uitbreiding van het grondgebied der stad Gent, namelijk wat de uitoefening der politie over de vaart betreft.

» Anderzijds, dient te worden opgemerkt dat, om het economisch doel, dat door de aanhechting wordt beoogd, te verwezenlijken, de vereeniging der gemeenten niet enkel de vaart, maar ook de haven van Gent zou moeten beoogen.

» Nu, ondersteld zelfs dat de stad Gent erin toestemme hare haven met gemeenschappelijke vereeniging in bedrijf te nemen, dan nog kan men moeilijk aannemen dat weinig aanzienlijke gemeenten met voordeel kunnen deelnemen aan eene onderneming van grooten omvang die noodzakelijkerwijs de belegging van groote kapitalen eischt.

» De vereeniging zou niet enkel de havenuitbreiding, zooals zij is opgevat, in gevaar brengen, maar ook de ge-

ringe gemeenten in een moeilijken toestand stellen, op geldelijk gebied, wegens de noodzakelijke beleggingen van kapitalen in de vaartinrichtingen. »

Daar het onderzoek der artikelen tot geenerlei opmerking aanleiding heeft gegeven, stelt uwe Commissie U eenparig voor het ontwerp goed te keuren, daar zij oordeelt dat de wetgeving, die zich steeds heeft laten leiden door het belang van de gemeenschap en van het land, den plicht heeft aan de stad Gent deze

uitbreiding van haar grondgebied te verleen, zooals zij het vroeger trouwens gedaan heeft voor Antwerpen, Brugge, Oostende en Brussel.

De Voorzitter,
Burggraaf BERRYER.

De Verslaggever,
V. CARPENTIER.