

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1970-1971.

3 DECEMBRE 1970.

**Projet de loi relatif à la création
du Port autonome de Charleroi.**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)
PAR M. BAILLY.

MESSIEURS,

En commençant son intervention, le Ministre a souligné qu'il présente un nouveau projet de loi de décentralisation administrative. Après le projet de loi — actuellement la loi — érigeant le complexe de Nisramont en entreprise de l'Etat, voici un nouveau projet de loi approuvant la constitution d'un port autonome de Charleroi et destiné à décentraliser la gestion et l'exploitation des installations portuaires publiques de la région de Charleroi.

Exposé du Ministre.

Ce projet vient à son heure. Les grands travaux de modernisation de la Sambre et du Canal de Charleroi à Bruxelles touchent à leur fin et l'une et l'autre voie sont accessibles aux bateaux de 1.350 tonnes. Il s'agit d'une étape importante dans la réalisation du programme de modernisation de notre réseau des voies navigables afin de les intégrer dans le réseau européen. Il s'agit également d'une étape importante pour la reconversion et le développement de la ville et de la région de Charleroi.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. De Clerck, président; Barbeaux, Block, Bogaert, Bologne, Collart, Decoux, Hambye, Hercot, Mesotten, Peeters, Persyn, Snyers d'Attenhoven, Strivay, Van den Daele, Van Doninck, Van Hoeylandt et Bailly, rapporteur.

R. A 8439

Voir :

Document du Sénat :

29 (Session de 1970-1971) : Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1970-1971.

3 DECEMBER 1970.

**Ontwerp van wet betreffende oprichting
van de Autonome Haven van Charleroi.**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
OPENBARE WERKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. BAILLY.

MIJNE HEREN,

De Minister begon zijn uiteenzetting met te zeggen dat dit een nieuw ontwerp van administratieve decentralisatiewet is. Na het wetsontwerp — nu de wet — tot omzetting in een staatsbedrijf van het complex te Nisramont, is dit nieuwe ontwerp betreffende de oprichting van de Autonome Haven van Charleroi een tweede stap, namelijk de decentralisatie van het beheer en de exploitatie van de openbare havens in de streek van Charleroi.

Uiteenzetting van de Minister.

Dit ontwerp komt op zijn tijd. De grote werken voor de modernisering van de Samber en het kanaal van Charleroi naar Brussel naderen hun voltooiing; deze twee waterwegen zijn bevaarbaar voor schepen van 1.350 ton. Het is een belangrijke etappe inzake de verwezenlijking van het moderniseringsprogramma van ons waterwegennet, met het doel om het in het Europese net te integreren. Het is ook een belangrijke fase in de omschakeling en de ontwikkeling van de stad en de streek van Charleroi.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren De Clerck, voorzitter; Barbeaux, Block, Bogaert, Bologne, Collart, Decoux, Hambye, Hercot, Mesotten, Peeters, Persyn, Snyers d'Attenhoven, Strivay, Van den Daele, Van Doninck, Van Hoeylandt en Bailly, verslaggever.

R. A 8439

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

29 (Zitting 1970-1971) : Ontwerp van wet.

I. Le développement de la région de Charleroi.

Il insiste sur un premier point : celui de la volonté de Charleroi, qui, malgré les difficultés dues à sa reconversion, témoigne de son ambition de voir sa région participer au développement économique et social de la Wallonie, de la Belgique et de l'Europe.

L'agglomération de Charleroi compte quelque 350.000 habitants; elle est une des cinq grandes agglomérations du pays. Son importance la situe au même niveau que Lille, par exemple, considérée comme l'une des sept métropoles régionales françaises. Quant à la région intéressée directement par le développement de Charleroi, elle comprend quelque 650.000 habitants, soit environ le quart de la population wallonne. Son objectif est de s'aligner sur le niveau des grands centres urbains.

Sa situation géographique représente l'un de ses atouts majeurs. Elle constitue l'un des points forts de cette chaîne de villes qui ponctuent deux des grands axes industrialisés et urbanisés de l'Europe de l'Ouest et qui joignent le Nord de la France à Cologne et Rotterdam à Paris.

Aussi ne saurait-on trop mettre l'accent sur l'importance des voies de communication modernes dans le processus d'expansion économique et de reconversion régionale.

Le rôle que peut jouer une infrastructure de transport moderne dans l'économie de la région carolorégienne peut être considéré comme déterminant, dans la mesure où l'on se réfère à l'industrie lourde existante dont les frais de transport sont élevés. Elle est également décisive vis-à-vis de l'industrie de transformation qu'une politique de reconversion appelle par priorité.

L'effort entrepris ces dernières années en matière de construction d'autoroutes a été exceptionnel. Charleroi est l'un des centres de ces efforts puisque les autoroutes de Wallonie et de Bruxelles-Nivelles-Charleroi y aboutissent. Elle le restera encore si l'on songe à la construction de la petite ceinture de Charleroi, du contournement sud de l'agglomération et de la voie express Centre-Charleroi-Basse Sambre, etc... A cet égard le Ministre signale qu'il vient d'autoriser le lancement de l'adjudication pour les travaux à exécuter à l'accès Nord de Charleroi.

Cette entreprise a essentiellement pour objet la construction de la zone I — Tourette — Brouchetterre de la petite Ceinture de Charleroi comprenant la réalisation des ouvrages d'art, des terrassements et des revêtements de l'autoroute et des routes secondaires.

Parmi les travaux à réaliser et estimés à plus de 293 millions figurent notamment :

- les terrassements en déblai et en remblai pour la construction de l'autoroute, des branches d'accès et d'échangeurs des chaussées latérales et des voiries secondaires;

- l'exécution des sous-fondations, fondations, revêtements et accessoires de chaussées de l'autoroute, des branches d'accès et d'échangeurs, des voiries latérales et secondaires;

I. Ontwikkeling van de streek van Charleroi.

De Minister legt de nadruk op een eerste punt : de beslistheid van Charleroi, dat, niettegenstaande zijn omschakelingsmoeilijkheden, de ambitie heeft om de streek te doen medewerken aan de economische en sociale ontwikkeling van Wallonië, België en Europa.

De agglomeratie van Charleroi telt nagenoeg 350.000 inwoners; het is een van de vijf grote agglomeraties van het land. Zij is even belangrijk als Rijsel, bij voorbeeld, dat beschouwd wordt als één van de zeven regionale hoofdsteden van Frankrijk. De streek die rechtstreeks belang heeft bij de ontwikkeling van Charleroi omvat nagenoeg 650.000 inwoners, of ongeveer één vierde van de Waalse bevolking. Het is haar bedoeling zich op te trekken tot het niveau van de grote stadscentra.

Haar aardrijkskundige ligging is een van haar beste troeven. Zij is een van de sterke schakels in de rij van steden die twee van de grote geïndustrialiseerde en geïurbaniseerde verkeersaders in West-Europa vormen tussen Noord-Frankrijk en Keulen en Rotterdam en Parijs.

Men kan dan ook niet genoeg nadruk leggen op het belang van moderne verkeerswegen voor de economische expansie en de regionale omschakeling.

De rol van een moderne vervoersinfrastructuur in de economie van de streek van Charleroi is bepalend voor de bestaande zwaarindustrie met grote vervoerkosten. Zij is ook van beslissend belang voor de verwerkende nijverheid waaraan een omschakelingspolitiek in de eerste plaats aandacht moet besteden.

De inspanning die de jongste jaren is geleverd inzake bouw van autowegen, mag uitzonderlijk worden genoemd. Charleroi is op dit gebied een van de zwaartepunten, aangezien de « autoroute de Wallonie » en de autosnelweg Brussel-Nijvel-Charleroi er samenkomen. Het zal een belangrijk verkeersknooppunt blijven als gevolg van de kleine ring rond Charleroi, de weg om het zuiden van de agglomeratie heen en de snelweg Charleroi-Centrum-Beneden-Samber, enz. In dit verband deelt de Minister mede dat hij zopas machtiging heeft verleend voor de aanbesteding van de werken aan de noordelijke toegang tot Charleroi.

Deze werken hebben hoofdzakelijk betrekking op de bouw van de zone I - Tourette - Brouchetterre van de kleine ring van Charleroi, en omvatten de uitvoering van de kunstwerken, de grondwerken en de verharding van de autoweg en de secundaire wegen.

Die werken worden geraamd op meer dan 293 miljoen en betreffen onder meer :

- de afgraving en ophoging van gronden voor de aanleg van de autoweg, de toegangswegen en de verkeerswisselaars voor de zijwegen en de secundaire wegen;

- de uitvoering van onderfunderingen, funderingen, verhardingen en bijbehorende werken voor de autoweg, de toegangswegen en de verkeerswisselaars van zijwegen en de secundaire wegen;

- la construction de deux pertuis à la rue Tourette;
- la construction du viaduc de la rue de Lodelinsart;
- la construction du viaduc de la Broucheterre.

Avant de traiter de l'effort en matière de voies navigables, le Ministre voudrait insister sur la politique d'implantation de parcs industriels qui, avec la réalisation des grandes voies de trafic, est de nature à lever certains handicaps et à assurer la reconversion de la région. Dans sa volonté de se reconvertir, Charleroi a développé, avec le concours financier important du Département des Travaux publics, un ensemble de zonings industriels mis à la disposition des investisseurs. Et le Ministre tient à féliciter l'un des commissaires pour le dynamisme dont il a fait preuve, à la présidence de l'A.D.E.C., dans la réalisation de cette vaste entreprise.

Développement et reconversion de l'industrie, d'une part, construction d'une infrastructure de voies de communication, d'autre part, constituent deux éléments importants du développement de Charleroi et de sa région, auxquels le Ministre a eu l'occasion de contribuer à la tête du Département des Travaux publics. Ils forment également la condition préalable à la constitution de cet organisme qui a été convenu entre son Département au nom de l'Etat et les représentants des pouvoirs régionaux et locaux : province de Hainaut, ville de Charleroi, A.D.E.C.

II. Le développement des voies d'eau et de l'infrastructure portuaire de la Sambre dans la région de Charleroi.

1. Le développement de la Sambre et du canal.

La modernisation de la Basse Sambre et du canal entre Charleroi et Clabecq a entraîné un abaissement des frais de transport et a fourni à la région concernée un stimulant économique considérable.

— D'une part, durant la période de 1953 à 1967, alors que le trafic total pour l'ensemble des voies d'eau du pays augmentait on constatait une stagnation du tonnage transporté sur le canal de Charleroi. Depuis 1968, date de mise en service du canal à 1.350 tonnes, on note une nette reprise : progrès de 5,5 p.c. en 1969, alors que cette progression était négligeable pour l'ensemble des voies navigables du pays.

Les chiffres sont encore beaucoup plus significatifs pour la Sambre. Celle-ci ayant été progressivement ouverte à 1.350 tonnes, entre 1967 et 1969, les comparaisons entre ces deux époques montrent un accroissement des chargements de 22 p.c., des déchargements de 11,5 p.c. et du transit de 10,6 p.c.

Le canal et la Basse Sambre ont été aménagés pour recevoir des bateaux d'un gabarit 4 fois supérieur à celui qu'ils admettaient auparavant. Cependant, malgré les rectifications, approfondissements et élargissements importants, les nou-

- de la bouw van twee afvoerriolen in de rue Tourette;
- de bouw van de viaduct in de rue de Lodelinsart;
- de bouw van de viaduct van de Broucheterre.

Alvoren te spreken van de inspanning voor de waterwegen, wenst de Minister te wijzen op de aanleg van industrieparken waardoor, mede met behulp van de grote transportroutes, sommige handicaps overwonnen kunnen worden en de omschakeling van de streek kan worden verzekerd. In zijn streven naar omschakeling heeft Charleroi, met de belangrijke financiële steun van het departement van Openbare Werken, een geheel van industriezones tot ontwikkeling gebracht die ter beschikking zijn gesteld van de investeerders. De Minister heeft een van de commissieleden gelukgewenst voor het dynamisme dat hij als voorzitter van de A.D.E.C. heeft aan de dag gelegd bij de verwezenlijking van die grootste plannen.

Ontwikkeling en omschakeling van de nijverheid enerzijds, totstandbrenging van een infrastructuur van verkeerswegen anderzijds, zijn twee belangrijke elementen van de ontwikkeling van Charleroi en de omliggende streek, waaraan de Minister heeft kunnen medewerken aan het hoofd van het departement van Openbare Werken. Zij zijn tevens de voorafgaande voorwaarde voor de oprichting van het orgaan dat het departement van Openbare Werken in naam van het Rijk en de vertegenwoordigers van de gewestelijke en de plaatselijke besturen : provincie Henegouwen, stad Charleroi, en A.D.E.C., in onderling overleg hebben besloten tot stand te brengen.

II. Ontwikkeling van de waterwegen en de haveninfrastructuur van de Samber in de streek van Charleroi.

1. Ontwikkeling van de Samber en van het kanaal.

De modernisering van de Beneden-Samber en van het kanaal tussen Charleroi en Clabecq heeft de vervoerkosten naar beneden gedrukt en de economische activiteit in de betrokken streek aanzienlijk gestimuleerd.

Terwijl tijdens de periode 1953-1967 het totale vervoer op de gezamenlijke waterlopen van het land toenam, stagneerde het vervoer op het kanaal van Charleroi. Sinds 1968, toen het kanaal werd opengesteld voor schepen van 1.350 ton, valt er een duidelijke toename te noteren : vooruitgang van 5,5 pct. in 1969, terwijl deze toename voor het geheel van de bevaarbare waterwegen van het land onbeduidend was.

De cijfers voor de Samber zijn nog sprekender. Nadat de Samber tussen 1967 en 1969 geleidelijk werd opengesteld voor schepen van 1.350 ton, blijkt dat tussen die twee data 22 pct. meer werd geladen, 11,5 pct. meer gelost en 10,6 pct. meer werd doorgevoerd.

Het kanaal en de Beneden-Samber werden geschikt gemaakt voor schepen met viermaal groter laadvermogen dan vroeger. Maar niettegenstaande de belangrijke rechtstekkingen, verdiepingen en verbredingen kunnen de grootste

veaux axes fluviaux ne permettent pas le croisement et le stationnement simultanés des plus grosses unités de 1.350 tonnes. En effet, pour le croisement d'unités semblables, la Conférence européenne des Ministres du Transport recommande la largeur minimum de 28 m, les zones de stationnement étant à prévoir en dehors. Dans ces conditions, le stationnement des grands bateaux ne peut être autorisé que si des ouvrages d'accostage ont été prévus en retrait par rapport à la rive. Somme toute, comme pour la route, il s'agit d'un problème de parkings.

A l'occasion des travaux, les industriels riverains ont donc été invités à prévoir des quais en retrait de façon à respecter les conditions imposées. Dans chaque cas, ils ont dû couvrir les frais supplémentaires s'y rapportant; de même, ils ont dû supporter les charges relatives au remaniement de leurs installations de rive faisant l'objet d'autorisations à titre précaire. Ayant consenti cet effort financier, ceux-là disposent maintenant d'un port privé réglementaire qu'ils peuvent utiliser librement et sans frais pour leur propre compte ou pour compte de tiers. C'est le cas de la quasi totalité des industries riveraines de la Sambre et du canal.

— D'autre part, la modernisation du canal et de la Sambre a stimulé ces dernières années la revitalisation de la région comme en témoignent l'installation de complexes industriels nouveaux ainsi que l'extension d'industries existantes. A titre d'exemples, on peut citer :

Sur le canal :

- nouvelle centrale électrique d'Amercœur à Roux;
- extension des Usines Boël et Glaverbel à La Louvière;
- extension des Forges de Clabecq;
- création du zoning Seneffe-Manage;
- création d'un complexe pétrochimique à Feluy.

Sur la Sambre :

- extension des Usines de Thy-Marcinelle et de Hainaut-Sambre;
- extension des Usines Solvay à Jemeppe-sur-Sambre;
- création d'une fabrique d'agréats légers à Roselies.

2. L'infrastructure portuaire.

Attendue en tant que moyen de mise en valeur des régions desservies et catalyseur d'activités nouvelles, il était normal que, faisant droit aux initiatives locales, l'Etat acceptât de prendre en charge la construction de murs de quai, au droit de ses propres terrains, chaque fois que ceux-ci étaient favorablement situés par rapport à la route et/ou au chemin de fer. C'est ainsi que des quais autorisant l'accostage d'unités pouvant atteindre 1.350 tonnes ont été construits à Marchienne-au-Pont, Couillet, Châtelet, Pont-de-Loup et Farciennes. Au lieu dit « La Praye » c'est une darse développant plus de 2.000 m. de quais qui a été réalisée en bordure de la gare de formation de Châtelaineau. Ces possibilités viennent s'ajouter au port de Dampremy établi en bordure du canal de Charleroi.

schepen van 1.350 ton op de nieuwe waterroutes niet kruisen en tegelijk stationeren. De Europese conferentie van de Ministers van Verkeer heeft immers voor het kruisen van dergelijke schepen een minimum-breedte van 28 m aanbevolen, met dien verstande dat de ligplaatsen landinwaarts moeten worden aangelegd. Daarom kan het stationeren van grote schepen slechts worden toegelaten indien landinwaarts ligplaatsen worden gebouwd. Evenals voor de weg, gaat het hier om een parkeerprobleem.

Naar aanleiding van de werken werden de aanliggende industriële verzocht landinwaarts kaaimuren te bouwen om de opgelegde voorwaarden te kunnen eerbiedigen. Zij hebben de desbetreffende kosten, evenals de kosten voor de verplaatsing van hun oeverinstallaties, waarvoor een tijdelijke vergunning werd verleend, zelf moeten dragen. De industriële die zich deze financiële inspanning hebben getroost, beschikken nu over een reglementaire private haven, die zij vrij en zonder kosten kunnen gebruiken voor eigen rekening of voor rekening van derden. Bijna alle industriële aan de Samber en het kanaal hebben aldus gehandeld.

Voorts heeft de modernisering van het kanaal en van de Samber de heropbloei van het gewest tijdens de laatste jaren bevorderd; dit blijkt uit de vestiging van nieuwe industrieën, evenals uit de uitbreiding van bestaande industrieën. Bij wijze van voorbeeld kunnen worden genoemd :

Aan het kanaal :

- nieuwe elektrische centrale van Amercœur te Roux;
- uitbreiding van de fabrieken Boël et Glaverbel te La Louvière;
- uitbreiding van de Forges de Clabecq;
- inrichting van de zone Seneffe-Manage;
- oprichting van een petrochemisch complex te Feluy.

Aan de Samber :

- uitbreiding van de fabrieken te Thy-Marcinelle en van Hainaut-Sambre;
- uitbreiding van de fabrieken Solvay te Jemeppe-sur-Sambre;
- oprichting van een fabriek voor lichte aggregaten te Roselies.

2. Haveninfrastructuur.

Bedoeld als middel ter ontsluiting van de betrokken streken en als catalysator van nieuwe activiteiten, was het normaal dat de Staat de plaatselijke initiatieven steunde en de bouw van kaaimuren op zijn gronden voor zijn rekening nam, telkens als die gronden goed gelegen waren ten opzichte van de weg en/of de spoorweg. Aldus werden kaaimuren voor schepen tot 1.350 ton gebouwd te Marchienne-au-Pont, Couillet, Châtelet, Pont-de-Loup en Farciennes. Op de plaats genaamd « La Praye » werd zelfs een havendok met meer dan 2.000 m kaaimuren gebouwd aan het rangeerstation van Châtelaineau. Dit vergroot de mogelijkheden van de haven van Dampremy, gevestigd aan het kanaal van Charleroi.

Le « Port autonome de Charleroi » trouve sa justification dans la nécessité de gérer le patrimoine portuaire public ainsi créé, de compléter les équipements de premier établissement, d'organiser de façon rationnelle et judicieuse l'exploitation des possibilités.

A cet égard, il convient de rappeler les trois fonctions économiques assurées par un port quel que soit son caractère, maritime ou fluvial :

— la fonction régionale qui concerne l'approvisionnement des régions desservies et l'expédition des produits fabriqués ou des matières exploitées dans ces régions;

— la fonction commerciale qui concerne l'entreposage, la mise en vente dans le port et éventuellement la distribution de certains produits;

— la fonction industrielle qui concerne l'approvisionnement en matières premières et l'expédition des produits finis des industries de transformation situées dans le domaine portuaire.

Par les exemples d'Anvers et Liège, par d'autres références tant belges qu'étrangères, il est démontré que la fonction industrielle des ports est en pleine expansion. Cette fonction est d'ailleurs la plus intéressante pour la région car elle permet le développement des industries existantes et l'implantation d'industries nouvelles sur des terrains mis en valeur par une voie d'eau correctement équipée. Les terrains nécessaires à l'utilisation peuvent être aliénés ou concédés à son profit. Dans le cas particulier du domaine portuaire, l'aliénation, c'est-à-dire la cession simple sous forme de vente au profit de l'utilisateur, est aléatoire parce que généralement irréversible et excluant toute possibilité de contrôle de l'usage fluvial qui en sera fait; c'est ainsi que l'assiette portuaire pourrait être occupée par des entreprises indifférentes à la voie d'eau. Par contre, le régime de la concession de plus ou moins longue durée, avec imposition d'un minimum de tonnage annuel en rapport avec l'équipement et la superficie du bien concédé, est de nature à favoriser l'exploitation rationnelle des terrains riverains, avec autre avantage pour l'utilisateur, celui de pouvoir réserver ses capitaux pour l'installation de son appareil de production, plutôt que de consentir dès le départ des frais énormes pour la construction et l'équipement d'un port privé. Cette formule, qui a fait ses preuves dans d'autres ports fluviaux et maritimes, a été retenue pour le port de Dampremy; il importe de l'étendre aux autres ports de la Sambre carolorégienne.

Par comparaison avec les exemples connus, on peut prévoir, dans le complexe portuaire, la fixation d'activités multiples : l'industrie sidérurgique, à l'étroit dans ses installations pourra s'en accommoder pour la collecte et la préparation des matières premières, la transformation de certains produits et sous-produits, tandis que l'industrie de la construction, sensibilisée par le faible coût des transports par eau convenant particulièrement à ses matériaux de base, y verra une assiette idéale pour la fabrication et la préfabri-

De « Autonome haven van Charleroi » is verantwoord door de noodzaak om het aldus tot stand gebrachte openbare havenpatrimonium te beheren, de uitrustingen van eerste vestiging aan te vullen en de mogelijkheden rationeel en oordeelkundig te exploiteren.

In dit opzicht moet worden gewezen op de drie economische functies van elke haven, ongeacht of zij een zeehaven dan wel een rivierhaven is :

— de gewestelijke functie, die betrekking heeft op de bevoorrading van de bediende streken en de verzending van de produkten die er worden gefabriceerd of van de grondstoffen die er worden gewonnen;

— de handelsfunctie, die betrekking heeft op het opslaan, het te koop bieden van bepaalde produkten in de haven en, in voorkomend geval, de distributie van die produkten;

— de nijverheidsfunctie, die betrekking heeft op de bevoorrading in grondstoffen en op de verzending van de afgewerkte produkten van de verwerkende industrieën uit het havengebied.

Het voorbeeld van Antwerpen, Luik en andere Belgische en buitenlandse havens leert dat de nijverheidsfunctie van de havens voortdurend toeneemt. Deze functie is trouwens de belangrijkste voor de streek, omdat zij het mogelijk maakt de bestaande industrieën te vergroten en nieuwe industrieën te vestigen op gronden die ontsloten worden door een behoorlijk uitgeruste waterweg. De noodzakelijke gronden kunnen worden vervreemd of in concessie gegeven. In het bijzonder geval van een haven is de vervreemding, d.w.z. de eenvoudige afstand van gronden bij wijze van verkoop aan een gebruiker, wisselvallig, omdat zij doorgaans onomkeerbaar is en de mogelijkheid uitsluit om toe te zien op het gebruik dat van de gronden wordt gemaakt met betrekking tot de waterweg; de havengronden kunnen bijvoorbeeld worden ingenomen door ondernemingen die de waterweg niet nodig hebben. Daartegenover staat dat een concessie van min of meer lange duur, met de verplichting van een jaarlijkse minimumtonnemaat in verhouding tot de uitrusting en de oppervlakte van de geconcedeerde grond, de rationele exploitatie van de aanliggende gronden kan bevorderen, aan welke regeling bovendien het voordeel voor de gebruiker is verbonden dat hij zijn kapitaal uitsluitend kan besteden aan zijn produktieapparaat en niet gedwongen wordt eerst enorme kosten te maken voor de bouw en de uitrusting van een privé-haven. Deze formule, die haar degelijkheid bewezen heeft voor andere rivier- en zeehavens, werd gekozen voor de haven van Dampremy; het is wenselijk ze ook aan te wenden voor de andere havens aan de Sambre in de streek van Charleroi.

Aan de hand van bekende voorbeelden mag worden verwacht dat in het havencomplex talrijke activiteiten tot ontwikkeling zullen komen : de ijzer- en staalnijverheid die te weinig ruimte heeft, kan het gebruiken om grondstoffen op te slaan en voor te bereiden, sommige produkten en bijprodukten te verwerken, terwijl de bouwnijverheid, agetrokken door de lage kostprijs van het vervoer te water dat bovendien bijzonder geschikt is voor haar grondstoffen, er een ideaal gebied zal vinden voor de fabricatie en pre-

cation de ses divers éléments : briques, blocs, panneaux portants ou isolants, hourdis, poutres en béton précontraint ou composites ... D'autres industries transformatrices de matières et sous-produits peu coûteux y trouveront un voisinage et un siège d'exploitation confortables, notamment les diverses formes de l'industrie chimique et pétrolière. L'industrie du bois y aura également sa place.

Bien que d'une envergure plus limitée, les fonctions régionales et commerciales favorisent l'économie générale de la zone desservie; céréales, denrées alimentaires, matériaux de construction, bois, produits pétroliers, charbons, mitrilles, engrais ... pourront être approvisionnés, stockés, distribués, expédiés ou réexpédiés à partir de négociants ou maintenanceurs judicieusement installés en divers endroits du domaine portuaire, sans oublier les services qu'il sera également possible de rendre aux industriels écartés de la voie d'eau ou démunis de quais réglementaires.

III. *La création et les statuts du port autonome.*

Pour favoriser le déploiement ordonné de ces activités, pour administrer sainement le domaine portuaire, pour déterminer les politiques d'action; bref, pour mener l'entreprise à bien, il faut la doter d'un organisme de gestion, à caractère régional, disposant de la souplesse et du pouvoir de décision propres à une entreprise commerciale. De nombreux systèmes de gestion ont été étudiés à partir d'exemples tant belges qu'étrangers. En fin d'analyse, le Gouvernement et les autorités économiques régionales et locales se sont mis d'accord sur une formule héritée des ports anglais et répandue sur le continent sous le nom de « port autonome ».

En Angleterre, l'exemple le plus prestigieux est celui du Port de Londres qui gère et exploite les installations maritimes et portuaires depuis l'embouchure de la Tamise jusqu'à la ville de Londres. Mais en Belgique, la formule a été employée pour plusieurs ports avec succès. C'est le cas de la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, du Port autonome de Liège, de la M.B.Z.I. et de l'Office de la Navigation.

L'Etat n'est pas organisé pour assurer de telles tâches avec la souplesse nécessaire. De plus, la mise en valeur et l'exploitation du domaine portuaire créé intéressent plus directement les régions riveraines qui sont intimement au courant des besoins et des nécessités. Aussi, conscients de la complémentarité de leurs devoirs et intérêts et de la nécessité de coopérer, l'Etat, l'Association intercommunale pour l'aménagement et le développement économique de l'Est et du Sud du Hainaut, la Province de Hainaut et la Ville de Charleroi, ont-ils constitué, sous réserve d'approbation par la législature, une association « Port autonome de Charleroi ». Ce service public décentralisé, doté de la personnalité juridique, aura pour mission d'aménager, d'équiper, de gérer et d'exploiter les ports, y compris leurs dépendances, installations de terrains, qu'il crée lui-même, ou que lui confie l'Etat ou d'autres autorités publiques et qui sont situés dans la région de Charleroi. Il sera rangé dans la catégorie B des organismes

fabricatie van verschillende produkten : bakstenen, blokken, steun- of isolatiepanelen, stenen vloeren, liggers in voorgespannen beton ... Andere verwerkende industrieën van goedkope goederen en bijprodukten, met name de verschillende takken van de chemische en de petroleumindustrie, zullen er een geschikte omgeving en vestigingsplaats vinden. Ook de houtindustrie zal er op haar plaats zijn.

De regionale en handelsfuncties, alhoewel van geringere betekenis, zijn bevorderlijk voor de algemene economie van de betrokken zone : granen, voedingswaren, bouwmaterialen, hout, petroleumprodukten, steenkolen, schroot, meststoffen ... kunnen worden aangevuld, opgeslagen, verdeeld, verzonden of verder gezonden door handelaars en behandelaars die oordeelkundig zijn gevestigd op verschillende plaatsen van het havengebied, zonder nog te gewagen van de diensten die verstrekt kunnen worden aan industrieën die niet aan de waterweg liggen of geen reglementaire kaaien bezitten.

III. *Oprichting en statuten van de autonome haven.*

Om de geordende ontwikkeling van die werkzaamheden te bevorderen, om het havengebied goed te beheren, om de beleidvoering te bepalen, met een woord om de onderneming te doen slagen moet een beheersorgaan, met gewestelijk karakter, worden ingesteld dat de soepelheid en de beslissingsmacht van een handelsonderneming bezit. Talrijke beheerssystemen werden bestudeerd aan de hand van Belgische en buitenlandse voorbeelden. Ten slotte hebben de Regering en de gewestelijke en plaatselijke economische overheden overeenstemming bereikt nopens een formule die overgenomen is van de Engelse havens en op het vasteland bekend is onder de naam « autonome haven ».

Het meest indrukwekkende voorbeeld in Engeland is dat van de Haven van Londen die de zee- en haveninrichtingen beheert en exploiteert van de monding van de Theems tot de stad Londen. Ook in België werd die formule voor verscheidene havens met succes aangewend. Dat is het geval voor de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, de Autonome Haven van Luik, de M.B.Z.I. en voor de Dienst der Scheepvaart.

De Staat is niet georganiseerd om zulke taken met de nodige soepelheid uit te voeren. Bovendien is de ontplooiing en de exploitatie van het nieuwe havengebied rechtstreeks vooral van belang voor de omliggende streken, die de behoeften en de noodwendigheden beter kennen. Daarom hebben de Staat, de « Association intercommunale pour l'aménagement du territoire et le développement économique et social des régions de l'Est et du Sud du Hainaut », de provincie Henegouwen en de Stad Charleroi, bewust van hun elkaar aanvullende plichten en belangen en van de noodzakelijkheid om samen te werken, onder voorbehoud van goedkeuring door de wetgever, een vereniging onder de naam « Autonome Haven van Charleroi » opgericht. Deze gedecentraliseerde overheidsdienst met rechtspersoonlijkheid heeft tot taak de inrichting, de uitrusting, het beheer en de exploitatie van de havens, met inbegrip van aanhorigheden en bijbehorende installaties en terreinen, die hij zelf aanlegt

d'intérêt public soumis à la loi du 16 mars 1954 ce qui permettra aux Ministres intéressés, à la Cour des Comptes et au Parlement de veiller à son bon fonctionnement.

Le capital social de l'Association sera de cent cinquante millions et constitué par des apports successifs en numéraire de 70 millions par l'A.D.E.C. et de 20 millions par l'Etat, la province de Hainaut et la ville de Charleroi. En outre, l'Etat fait un apport — compté pour 20 millions — de la jouissance des ports de Dampremy, Marchienne, Couillet, Châtelet, Châtelineau, Pont-de-Loup, la Praye et Farciennes. Indépendamment de ces apports, le Port autonome de Charleroi disposera des droits de quai, péages, redevances, subventions, produits d'emprunts, et autres recettes accidentelles.

Le Conseil d'Administration qui dispose des pouvoirs nécessaires sera composé d'un Président et de 14 membres répartis comme suit :

Etat :	4 mandats.
Province du Hainaut :	1 mandat.
Ville de Charleroi :	1 mandat.
A.D.E.C. :	8 mandats.

Cette répartition démontre la volonté de décentralisation en confiant aux autorités régionales les pouvoirs et les responsabilités qu'elles réclament.

La gestion journalière pourra être assurée par un comité de direction désigné par le Conseil d'Administration.

Les règles de contrôle administratif et budgétaire sont celles énoncées par la législation relative aux organismes d'intérêt public. Le Conseil d'Administration devra établir un projet de budget, un rapport d'activité, un compte d'exécution du budget, un bilan accompagné des comptes de résultats. Les bénéfices sont répartis entre les associés au prorata de leurs apports. Les pertes éventuelles sont couvertes par les réserves ou reportées à nouveau.

L'association ne peut être dissoute que du consentement de tous les associés et moyennant l'approbation du Roi. Elle peut l'être par la volonté de l'Etat moyennant un arrêté royal.

En cas de dissolution, chacun reprend ses apports. Les biens propres de l'association sont estimés à dire d'experts et versés à l'actif de l'association en liquidation.

La structure du Port autonome de Charleroi, l'énergie et la vigilance des pouvoirs centraux, régionaux et locaux, la volonté de tous les associés garantissent, à l'avis du Ministre, le succès du Port autonome de Charleroi.

of die hem door het Rijk of door andere overheden worden toevertrouwd en die in de streek van Charleroi zijn gelegen. Hij wordt ingedeeld in categorie B van de instellingen van openbaar nut onderworpen aan de wet van 16 maart 1954, hetgeen de betrokken ministers, het Rekenhof en het Parlement in staat zal stellen toe te zien op de goede werking ervan.

Het maatschappelijk kapitaal van de Vereniging bedraagt honderdvijftig miljoen en wordt gevormd door achtereenvolgende inbrengen in speciën ten bedrage van 70 miljoen door de A.D.E.C., en 20 miljoen door de Staat, de provincie Henegouwen en de stad Charleroi. Bovendien doet de Staat een inbreng — geboekt voor 20 miljoen — bestaande uit het genot van de havens van Dampremy, Marchienne, Couillet, Châtelet, Châtelineau, Pont-de-Loup, La Praye en Farciennes. Afgezien van die inbrengen beschikt de Autonome Haven van Charleroi over de kaaigelden, tolgelden, retributies, toelagen, opbrengsten van leningen en andere toevallige ontvangsten.

De raad van beheer die de nodige bevoegdheden heeft, bestaat uit een Voorzitter en 14 leden, ingedeeld als volgt :

Staat :	4 mandaten.
Provincie Henegouwen :	1 mandaat.
Stad Charleroi :	1 mandaat.
A.D.E.C. :	8 mandaten.

Deze indeling bewijst dat gestreefd wordt naar decentralisatie; de gewestelijke gezagsorganen krijgen de bevoegdheden en de verantwoordelijkheid die zij opeisen.

Het dagelijks bestuur berust bij een bestuurscomité, aangewezen door de raad van beheer.

De regels inzake administratieve en budgettaire controle zijn die welke bepaald zijn in de wet op de instellingen van openbaar nut. De raad van beheer moet een ontwerp-begroting, een activiteitsverslag, een rekening van de uitvoering van de begroting opmaken, alsmede een jaarbalans waaraan een resultatenrekening wordt toegevoegd. De winsten worden tussen de leden verdeeld naar rato van hun inbreng. De eventuele verliezen worden bestreden uit de reserves of op een nieuwe rekening overgebracht.

De Vereniging kan niet worden ontbonden dan met toestemming van alle leden en goedkeuring van de Koning. Zij kan worden ontbonden bij koninklijk besluit.

In geval van ontbinding neemt eenieder zijn inbreng terug. De eigen goederen van de Vereniging worden geraamd door deskundigen en ingeschreven op de actiefzijde van de likwidatiebalans van de Vereniging.

De structuur van de Autonome Haven van Charleroi, de energie en de waakzaamheid van de centrale, gewestelijke en plaatselijke besturen, de wil van alle leden staan, naar het oordeel van de Minister, borg voor het succes van de Autonome Haven van Charleroi.

Discussion générale.

Après l'exposé du Ministre, votre Commission a eu un large échange de vues sur l'économie générale du projet et sur les articles.

Le projet a pour objet essentiel l'approbation d'une convention de création du port autonome passée entre l'Etat, la province du Hainaut, la ville de Charleroi et l'A.D.E.C. ainsi que des statuts qu'ils ont convenu de donner à cet organisme. Il s'ensuit, comme le remarque un Commissaire, que seule la tâche de la Commission consiste de ratifier les documents qu'on lui présente, sans qu'il puisse être question de les modifier. Il approuve le projet de loi dans son ensemble, présentera certaines remarques concernant les quelques dispositions organiques du projet de loi. Mais il tient à faire des réserves sur la rédaction des statuts eux-mêmes; la rédaction des textes concernant les réserves, la liquidation de l'association, etc... Il craint d'ailleurs des difficultés d'application. Le Ministre répond que, d'une façon générale, les statuts reproduisent des textes, notamment ceux du port autonome de Liège, qui ne donnent guère lieu à difficultés d'application.

Un autre Commissaire se réjouit particulièrement de la création du port autonome de Charleroi et remercie le Gouvernement d'avoir déposé le projet de loi. La région de Charleroi est intéressée au plus haut point par la création de cet organisme. Depuis 5 ans déjà, l'A.D.E.C. et les organisations représentatives régionales œuvrent pour aboutir. Le Port autonome doit être considéré comme un outil important dans la revitalisation de la région et il s'associe pleinement aux paroles que le Ministre a prononcées dans son exposé introductif. La région carolorégienne est tributaire de ses voies de communication. Il reste beaucoup à faire. Mais la création de l'organisme chargé de gérer et d'exploiter les installations portuaires constitue une étape importante dans la reconversion de la région. Aussi engage-t-il ses collègues à considérer le projet avec un préjugé favorable.

Discussion des articles.

Article 1^{er}.

D'après un commissaire la rédaction de la disposition du chiffre 2 est imparfaite. Les statuts figurent en annexe à la convention et non « à la présente loi ». Le Ministre répond que les statuts sont annexés à la fois à la Convention et à la loi, de sorte que l'une ou l'autre formule lui paraît adéquate. Il propose de maintenir le texte tel qu'il a été rédigé par le Conseil d'Etat.

L'article 1^{er} est adopté.

Article 2.

L'article 2 est adopté sans observation.

Article 3.

Un commissaire propose de supprimer la référence à l'article 2 des statuts. Le Ministre acquiesce.

Algemene bespreking.

Na de uiteenzetting van de Minister wisselde uw Commissie uitvoerig van gedachten over de algemene opzet van het ontwerp en de verschillende artikelen.

Het ontwerp strekt in de eerste plaats tot goedkeuring van een overeenkomst inzake de oprichting van de autonome haven, gesloten tussen de Staat, de provincie Henegouwen, de stad Charleroi en de A.D.E.C., alsmede van de statuten die zij overeengekomen zijn te geven aan die instelling. Hieruit volgt, aldus een commissielid, dat de Commissie uitsluitend tot taak heeft de voorgelegde stukken te bekrachtigen, en ze niet kan wijzigen. Hij keurt het ontwerp van wet in zijn geheel goed en zal bepaalde opmerkingen maken omtrent de enkele organieke bepalingen van het ontwerp van wet. Maar hij wenst voorbehoud te maken wat betreft de redactie van de statuten zelf en de teksten betreffende de reserves, de vereffening van de vereniging, enz. Hij vreest trouwens moeilijkheden bij de toepassing. De Minister antwoordt dat de statuten over het algemeen teksten overnemen, met name die betreffende de Autonome Haven van Luik, die vrijwel geen toepassingsmoeilijkheden doen rijzen.

Een ander commissielid verheugt zich in het bijzonder over de oprichting van de Autonome Haven van Charleroi, en dankt de Regering omdat zij het ontwerp van wet heeft ingediend. De streek van Charleroi heeft het grootste belang bij de totstandkoming van deze instelling. De A.D.E.C. en de gewestelijke representatieve organisaties ijveren reeds vijf jaar om tot een resultaat te komen. De Autonome Haven moet worden beschouwd als een belangrijk instrument voor de heropleving van de streek en hij verenigt zich ten volle met de woorden die de Minister in zijn inleidende uiteenzetting heeft uitgesproken. De streek van Charleroi is afhankelijk van haar verkeerswegen. Er blijft nog veel te doen. Maar de oprichting van de instelling belast met het beheer en de exploitatie van de haveninstallaties is een belangrijke etappe in de omschakeling van de streek. Het lid zet zijn collega's aan het ontwerp gunstig te beoordelen.

Artikelsgewijze bespreking.

Artikel 1.

Volgens een commissielid is de redactie van het bepaalde onder cijfer 2 onvolmaakt. De statuten komen voor als bijlage bij de overeenkomst en niet « bij deze wet ». De Minister antwoordt dat de statuten bij de overeenkomst en tevens bij de wet zijn gevoegd, zodat beide formules hem passend lijken. Hij stelt voor de tekst te handhaven zoals hij door de Raad van State is opgesteld.

Artikel 1 wordt aangenomen.

Artikel 2.

Artikel 2 wordt zonder opmerkingen aangenomen.

Artikel 3.

Een commissielid stelt voor de verwijzing naar artikel 2 van de statuten te doen vervallen. De Minister stemt daarmee in.

L'article est adopté dans la version ci-après :

« Le Roi détermine, au sens de la présente loi, les limites de la région de Charleroi ».

Article 4.

Un Commissaire interroge le Ministre sur la portée de l'article. Signifie-t-il qu'un décret d'expropriation est nécessaire pour que le Port puisse acquérir un immeuble. Ou bien peut-il le faire en dehors de tout décret d'expropriation. D'après lui, il ne le peut que moyennant le décret du fait que les statuts ne confèrent pas au Port la faculté d'acquérir. Cela n'est pas l'avis du Ministre. En vertu de l'article 2 de ses statuts, le Port autonome peut faire tout ce qui est nécessaire en vue de la réalisation de son objet; l'acquisition d'immeubles rentre manifestement dans cet objet. Dès lors le principe de l'acquisition par le Port peut être admis en dehors de la publication d'un décret d'expropriation. Cette interprétation est appuyée par un Commissaire qui se réfère à l'article 15 des statuts. Cet article autorise le Port autonome à acheter, vendre, prendre et donner en location les biens meubles et immeubles.

Le même Commissaire tient la dernière phrase de l'article 4 pour superfétatoire. Il s'agit d'un texte repris de dispositions légales antérieures, mais qui ne se justifient plus depuis que le code judiciaire fait une distinction entre le droit de représenter et le droit de plaider. Le rôle du Président du Comité d'acquisition en est pratiquement supprimé. De son côté, le Ministre demande le maintien de cette disposition.

Toutes les questions de négociations et de procédure doivent être concentrées entre les mains des Comités d'acquisition, y compris la représentation en justice. C'est le Président du Comité qui doit représenter en justice l'Etat ou, dans ce cas, le Port autonome; si une plaidoirie est nécessaire, un avocat en sera chargé. Le Commissaire n'est pas convaincu de l'explication du Ministre; actuellement c'est un employé subalterne qui vient à l'audience et qui est accompagné d'un avocat.

Une discussion s'engage sur le point de savoir si le concours du Comité d'acquisition est obligatoire ou facultatif. Pour le Ministre, il convient que les actes d'acquisition soient passés par les Comités et qu'ils traitent également toutes les formalités de la procédure en expropriation. Un Commissaire remarque que le début de l'alinéa 2 donne au Port une simple faculté de s'adresser aux Comités et il le déplore. Un autre Commissaire l'approuve au contraire. Les Comités sont surchargés; à son gré, il convient de laisser au Port autonome la faculté de recourir à eux, mais non pas l'obliger.

D'autre part, le texte est également ambigu sur le point de savoir si les Comités d'acquisition sont compétents pour négocier et passer les actes d'achat à l'amiable. L'alinéa traite, en effet, des « actes ... relatifs à l'expropriation ». En tout cas, ils ne sont pas compétents pour procéder à la revente

Dit artikel wordt in de volgende versie aangenomen :

« De Koning bepaalt de grenzen van de streek van Charleroi, in de zin van deze wet. »

Artikel 4.

Een commissielid stelt de Minister vragen over de strekking van dit artikel. Betekent het dat een onteigeningsbesluit vereist is opdat de Haven een onroerend goed zou kunnen verwerken. Of kan de Haven dat doen zonder onteigeningsbesluit? Hij is van oordeel dat de Haven het slechts kan doen na een onteigeningsbesluit, aangezien de statuten haar niet de bevoegdheid toekennen om te verwerven. De Minister denkt er anders over. Krachtens artikel 2 van de statuten kan de Autonome Haven alles doen wat nodig is ter bereiking van haar doel : de verwerving van onroerende goederen behoort kennelijk tot dit doel. Het beginsel van de verwerving door de Haven mag derhalve worden aanvaard zonder bekendmaking van een onteigeningsbesluit. Die interpretatie wordt gesteund door een commissielid die verwijst naar artikel 15 van de statuten. Dat artikel machtigt de Haven om roerende en onroerende goederen te kopen, te verkopen, te huren en te verhuren.

Ditzelfde commissielid acht de laatste volzin van artikel 4 overbodig. Die tekst is overgenomen uit vroegere wetsbepalingen, die evenwel niet langer verantwoord zijn sedert het Gerechtelijk Wetboek een onderscheid maakt tussen het recht om te vertegenwoordigen en het recht om te pleiten. De rol van de Voorzitter van het Comité tot Aankoop komt daardoor vrijwel te vervallen. De Minister van zijn kant vraagt om die bepaling te handhaven.

Alle onderhandelings- en procedurekwesties, met inbegrip van de vertegenwoordiging in rechte, moeten in handen van de comités van aankoop gegeven worden. De voorzitter van het comité moet het Rijk of, in dit geval, de Autonome Haven, in rechte vertegenwoordigen; indien gepleit moet worden dient een advocaat daarmede te worden belast. Het commissielid is niet overtuigd door de uitleg van de Minister; thans komt een ondergeschikt ambtenaar, vergezeld van een advocaat, naar de terechtzitting.

Er wordt van gedachten gewisseld over de vraag of de medewerking van het Aankoopcomité verplicht of facultatief is. Volgens de Minister dienen de akten van aankoop te worden verleden door de comités en zijn deze comités eveneens bevoegd voor alle procedureformaliteiten inzake onteigening. Een commissielid merkt op dat het begin van lid 2 voor de haven slechts in de eenvoudige mogelijkheid voorziet om zich tot de comités te richten, wat hij betreurt. Een ander commissielid keurt dat evenwel goed. De comités zijn overbelast; naar zijn mening moet aan de autonome haven de mogelijkheid worden gegeven op hen een beroep te doen, maar zonder verplichting.

Aan de andere kant is de tekst ook dubbelzinnig wat betreft het feit of de aankoopcomités bevoegd zijn om over onderhandse aankoopakten te onderhandelen en die te verlijden. Dit lid spreekt immers van « akten die op de onteigening betrekking hebben ». In ieder geval zijn zij, zonder

des immeubles en l'absence d'un texte les y habilitant. Admettant le bien-fondé de ces observations, le Ministre estime qu'une modification doit être apportée sur ce point. Il faut une unité dans la conduite des opérations immobilières si l'on veut éviter la confusion.

Un Commissaire demande pour quelle raison on use des termes « fonctionnaires de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines » alors qu'en fait il s'agit des Comités d'acquisition. Le Ministre répond que les présidents et commissaires des Comités font partie de l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Dans certains ressorts, ce sont les receveurs des domaines et non les Comités qui procèdent aux reventes d'immeubles. Il propose de maintenir les termes du projet. La désignation du service chargé des opérations est une question d'organisation interne du Ministère des Finances.

Finalelement, la Commission marque son accord sur les points ci-après :

— le Port autonome est tenu de faire appel aux Comités; il ne s'agit pas d'une simple faculté;

— les comités sont compétents aussi bien pour passer les actes d'achat à l'amiable que pour traiter des formalités d'expropriation;

— les fonctionnaires de l'enregistrement et des domaines, en ce compris les Comités, sont chargés des reventes d'immeubles;

— le Port autonome peut acquérir des immeubles sans qu'un décret d'expropriation soit nécessaire.

Sur proposition du Ministre, la Commission adopte l'article 4 à l'unanimité moins 1 voix dans la version ci-après :

« Article 4. — Le port est habilité à 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 a déclarées d'utilité publique.

» Les fonctionnaires de l'Administration de l'enregistrement et des domaines ont qualité pour passer les actes intéressant le port et relatifs aux acquisitions et reventes d'immeubles. Les présidents des comités d'acquisition d'immeubles pour le compte de l'Etat sont compétents pour représenter le port en justice. »

Article 5.

Un Commissaire interroge le Ministre sur le point de savoir si le Port autonome est habilité à exécuter les travaux d'infrastructure ou, au contraire, si ces travaux restent du ressort de l'Etat, qui pourrait les exécuter *motu proprio*, sans même en convenir avec le Port.

tekst die hen daartoe machtigt, niet bevoegd om de onroerende goederen opnieuw te verkopen. De Minister erkent de gegrondheid van deze opmerking en oordeelt dat de tekst op dit punt moet gewijzigd worden. Wil men verwarring vermijden dan moet er eenvormigheid heersen bij de verichtingen betreffende onroerende goederen.

Een commissielid vraagt waarom de bewoordingen « ambtenaren van het Beheer der Registratie en Domeinen » worden gebruikt, waar feitelijk de aankoopcomités worden bedoeld. De Minister antwoordt dat de voorzitters en de leden van de comités behoren tot het Bestuur der Registratie en Domeinen. In sommige gebieden geschiedt de wederverkoop van onroerende goederen door de ontvangers van de domeinen, en niet door de comités. Hij stelt voor de bewoordingen van de tekst te behouden. De aanwijzing van de dienst belast met de verichtingen, is een aangelegenheid van interne organisatie van het Ministerie van Financiën.

Ten slotte gaat de Commissie akkoord met volgende punten :

— de Autonome Haven is verplicht een beroep te doen op de comités; dit is geen eenvoudige mogelijkheid;

— de comités zijn bevoegd om onderhandse aankoopakten te verlijden zowel als om de formaliteiten inzake onteigening te verrichten;

— de ambtenaren van de Registratie en de Domeinen, met inbegrip van de comités, zijn belast met de wederverkoop van onroerende goederen;

— de Autonome Haven kan onroerende goederen verwerven zonder onteigeningsbesluit.

Op voorstel van de Minister neemt de Commissie artikel 4, op 1 stem na, eenparig aan in de navolgende versie :

« Artikel 4. — Aan de haven wordt bevoegdheid verleend om 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 te vervolgen nadat ze door de Koning van algemeen nut verklaard werden.

» De ambtenaren van het Beheer der Registratie en Domeinen zijn bevoegd om de akten te verlijden die van belang zijn voor de haven en betrekking hebben op de verwerving en de wederverkoop van onroerende goederen. De voorzitters van de comités tot aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat zijn bevoegd om de haven in rechte te vertegenwoordigen. »

Artikel 5.

Een commissielid vraagt aan de Minister of de Autonome Haven bevoegd is de infrastructuurwerken uit te voeren, dan wel of deze werken tot de bevoegdheid blijven behoren van de Staat die zu *motu proprio* kan uitvoeren zonder overeenkomst met de Haven.

Le Ministre répond qu'en principe les travaux d'infrastructure restent de la compétence du Département des Travaux publics. Il n'y a guère lieu de craindre que ce Département les exécute sans des contacts préalables avec le Port autonome. C'est plutôt ce dernier qui demandera qu'on vienne exécuter des travaux. Mais la formule employée l'a été à dessein. Il permet de confier au Port la maîtrise de l'ouvrage dont les projets seront dressés par les services des Ponts et Chaussées. Sur le plan budgétaire, le Département engagera les crédits à titre de subventions. La formule revêt une grande souplesse dont on a déjà usé pour l'exécution des travaux du canal Albert. L'Office de la Navigation, maître de l'ouvrage, a assuré le financement de l'opération qui a reçu la garantie de l'Etat.

L'article 5 est adopté.

Article 6.

A un commissaire faisant observer que cet article relatif à la faculté d'emprunt du port est rédigé de façon trop générale, le Ministre répond qu'il convient de tenir compte des dispositions de la loi de 1954 sur le contrôle des organismes d'intérêt public, à laquelle est soumis le port. Les emprunts ne peuvent être contractés ou émis que de l'accord du Ministre des Finances, mais la disposition s'impose pour permettre d'attacher la garantie de l'Etat aux emprunts ainsi autorisés.

L'article 6 est adopté.

Article 7.

Un commissaire se demande si l'alinéa 2 est indispensable. Puisqu'il existe des règles de police de navigation, les agents du port doivent pouvoir agir; l'habilitation ne peut-elle être donnée par un simple arrêté royal ?

Le Ministre répond, qu'à défaut d'un texte légal, seuls les officiers de police judiciaire sont admis à constater les infractions par des procès-verbaux. Une simple disposition du règlement de police ne suffirait pas.

L'article 7 est adopté.

Article 8.

Un commissaire remarque que la disposition du premier alinéa est plus restrictive que le texte des statuts (art. 2, 3). Le premier concerne les usagers des ports; le second les tiers. Pour le Ministre, il convient d'interpréter les statuts à la lumière des dispositions de l'alinéa 1 de l'article. L'octroi de concession et d'autorisation doit être réservé aux usagers du port.

De Minister antwoordt dat de infrastructuurwerken in beginsel blijven behoren tot de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken. Men hoeft niet te vrezen dat dit departement ze zal uitvoeren zonder voorafgaand contact met de Autonome Haven. Het zal veeleer de Haven zijn die zal vragen de werken te komen uitvoeren. Maar de formule wordt opzettelijk gebruikt, omdat het op die wijze mogelijk wordt de haven het bouwheerschap toe te vertrouwen van werken waarvoor de plannen opgemaakt worden door de diensten van Bruggen en Wegen. Op het gebied van de begroting, zal het departement de kredieten vastleggen bij wijze van subsidies. Deze formule is zeer soepel en werd reeds gebruikt voor de uitvoering van werken aan het Albertkanaal. De dienst voor de scheepvaart, die de bouwheer was, financierde het werk waaraan de Staat zijn waarborg had verbonden.

Artikel 5 wordt aangenomen.

Artikel 6.

Aan een commissielid dat opmerkt dat dit artikel betreffende de leningbevoegdheid van de haven te algemeen is gesteld, antwoordt de Minister dat rekening moet worden gehouden met de bepalingen van de wet van 1954 op de controle van de instellingen van openbaar nut, waaraan de Haven onderworpen is. De leningen mogen slechts worden aangegaan of uitgegeven met instemming van de Minister van Financiën, maar de bepaling van artikel 6 is noodzakelijk om aan de aldus toegestane leningen de staatswaarborg te kunnen verbinden.

Artikel 6 wordt aangenomen.

Artikel 7.

Een commissielid vraagt zich af of lid 2 van dit artikel onontbeerlijk is. Aangezien er reglementen van politie en scheepvaart bestaan, moeten de ambtenaren en beambten van de haven kunnen optreden; kan die bevoegdheid niet worden verleend bij een eenvoudig koninklijk besluit ?

De Minister antwoordt dat, bij ontstentenis van een wettekst, alleen de officieren van gerechtelijke politie bevoegd zijn om de misdrijven bij proces-verbaal vast te stellen. Een eenvoudige bepaling van een politiereglement zou niet voldoende zijn.

Artikel 7 wordt aangenomen.

Artikel 8.

Een commissielid merkt op dat de bepaling van het eerste lid restrictiever is dan de tekst van de statuten (art. 2, 3). De eerstgenoemde heeft betrekking op de gebruikers van de haven; terwijl de tekst van de statuten op derden slaat. Volgens de Minister moeten de statuten worden geïnterpreteerd in het licht van het bepaalde in het eerste lid van het artikel. Concessies en vergunningen mogen alleen aan havengebruikers worden verleend.

Sur intervention d'un autre commissaire, la Commission estime que l'article permet l'établissement de cantines pour le personnel employé au port. A sa demande, la Commission précise également que le port autonome doit être considéré comme un employeur soumis aux lois et aux règlements concernant le personnel des organismes d'intérêt public.

A la demande d'un commissaire, le texte de l'alinéa 2 du projet est aligné sur le texte des statuts.

L'article 8 est adopté dans la version ci-après :

« Article 8. — Le port est autorisé à octroyer des concessions et autorisations aux usagers des ports.

» Le Roi fixe le barème des péages, redevances, droits de quai, produits de location et autres résultant de l'exploitation des installations et ouvrages, que le port est autorisé à percevoir. »

Article 9.

Le Ministre présente un amendement du Gouvernement remplaçant le texte du projet.

S'il est adopté tel quel, le texte de l'article 9 du projet rétablirait, en matière d'application des impôts sur les revenus, une distinction entre les associations de droit public créées pour l'exploitation des ports, que le Législateur a précisément entendu abolir par la loi du 23 avril 1970 (*Moniteur belge* du 6 mai 1970).

Cette dernière loi a modifié le Code des impôts sur les revenus de manière telle que toutes ces associations — dont le Port autonome de Liège (pour la création duquel une procédure semblable à celle du présent projet de loi fut suivie) — bien qu'exerçant une activité industrielle et commerciale dont les bénéfices devraient normalement être soumis à l'impôt des sociétés suivant le droit commun, ne soient passibles de cet impôt qu'en raison des seuls revenus immobiliers ou mobiliers dont elles bénéficient et que leur impôt soit censé correspondre aux précomptes perçus sur ces revenus.

A une question posée par un Commissaire, le Ministre répond que le même régime est applicable :

— aux associations intercommunales régies notamment par la loi du 1^{er} mars 1922;

— aux sociétés de transports intercommunaux urbains;

— à la société anonyme du Canal et des installations maritimes de Bruxelles, à la Maatschappij der Brugsche Zeevaartinrichtingen et au port autonome de Liège.

L'article 9 est adopté dans la nouvelle version proposée par le Gouvernement et rédigée comme suit :

Na een opmerking van een ander commissielid meent de Commissie dat, op grond van dit artikel, cantines voor het personeel, tewerkgesteld in de haven, mogen worden opgericht. Op zijn verzoek geeft de Commissie ook nader aan dat de Autonome Haven moet worden beschouwd als een werkgever onderworpen aan de wetten en verordeningen betreffende het personeel van de instellingen van openbaar nut.

Op verzoek van een commissielid wordt de tekst van het tweede lid van het ontwerp in overeenstemming gebracht met de tekst van de statuten.

Artikel 8 wordt in de navolgende versie aangenomen :

« Artikel 8. — De haven kan concessies en vergunningen aan de havengebruikers verlenen.

» De Koning bepaalt het tarief van de havengelden, retributies, de gelden, huurgelden en andere opbrengsten uit de exploitatie van de installaties en kunstwerken, die de haven gerechtigd is te innen. »

Artikel 9.

De Minister dient een amendement van de Regering in ter vervanging van de tekst van het ontwerp.

Indien dit amendement ongewijzigd wordt aangenomen, voert artikel 9 van het ontwerp voor de toepassing van de inkomstenbelastingen opnieuw een onderscheid in tussen de publiekrechtelijke verenigingen opgericht voor de exploitatie van de havens, dat de wetgever heeft willen opheffen door de wet van 23 april 1970 (*Belgisch Staatsblad* van 6 mei 1970).

De laatstgenoemde wet heeft het Wetboek van de inkomstenbelastingen in die zin gewijzigd dat al die verenigingen — waaronder de Autonome Haven van Luik (voor de oprichting waarvan een soortgelijke procedure als die van dit ontwerp van wet werd gevolgd) — niettegenstaande zij een nijverheids- en handelsactiviteit uitoefenen waarvan de winsten volgens het gemeen recht normaal moeten worden onderworpen aan de vennootschapsbelasting, die belasting uitsluitend verschuldigd zijn voor de opbrengsten van onroerende en roerende goederen die zij genieten, met dien verstande dat de belasting geacht wordt overeen te stemmen met de voorheffingen welke van die inkomsten worden geïnd.

Op een vraag van een commissielid antwoordt de Minister dat dezelfde regeling van toepassing is op :

— de intercommunale verenigingen o.m. beheerst door de wet van 1 maart 1922;

— de stedelijke intercommunale vervoermaatschappijen;

— de naamloze vennootschap Zeevaartkanaal en haveninrichtingen van Brussel, de Maatschappij der Brugsche Zeevaartinrichtingen en de Autonome Haven van Luik.

Artikel 9 wordt aangenomen in de nieuwe bewerking voorgesteld door de Regering en luidt als volgt :

« Article 9. — Sauf en matière d'impôts sur les revenus, le port est assimilé à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes et impôts directs au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

» Pour l'application du Code des impôts sur les revenus, le port est assimilé aux associations de droit public régies par les lois des 11 septembre 1895 et 21 juin 1937 et visées à l'article 103, § 1^{er}, 1^o, c. du dit Code dont le texte est complété par l'indication de la date de la présente loi. »

Article 10.

L'article 10 est adopté sans observation.

**

Le projet amendé a été adopté à l'unanimité.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
C. BAILLY.

Le Président,
A. DE CLERCK.

**

TEXTE ADOPTE
PAR VOTRE COMMISSION.

ARTICLE 1^{er}.

Sont approuvés :

1. La convention figurant en annexe à la présente loi conclue par l'Etat, la province de Hainaut, la ville de Charleroi et l'« Association intercommunale pour l'aménagement du territoire et le développement économique et social des régions de l'Est et du Sud du Hainaut », concernant la création du port autonome de Charleroi, ci-après dénommé le port.

2. Les statuts du port figurant en annexe à la présente loi.

ART. 2.

Le port jouit de la personnalité civile.

L'article 1^{er}, B, de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, modifié notamment par l'arrêté royal du 18 décembre 1957, est complété comme suit : « port autonome de Charleroi ».

ART. 3.

Le Roi détermine, au sens de la présente loi, les limites de la région de Charleroi.

« Artikel 9. — Behalve inzake inkomstenbelastingen, wordt de haven met het Rijk gelijkgesteld ten aanzien van de wetten betreffende de taksen en directe belastingen ten behoeve van het Rijk, de provinciën en de gemeenten.

» Voor de toepassing van het Wetboek van de inkomstenbelastingen wordt de haven gelijkgesteld met de publiekrechtelijke verenigingen beheerst door de wetten van 11 september 1895 en 21 juni 1937 en bedoeld in artikel 103, § 1, 1^o, c, van dat Wetboek, waarvan de tekst wordt aangevuld met de vermelding van de datum van deze wet. »

Artikel 10.

Artikel 10 wordt zonder opmerkingen aangenomen.

**

Het geamendeerde ontwerp wordt eenparig aangenomen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
C. BAILLY.

De Voorzitter,
A. DE CLERCK.

**

TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE.

ARTIKEL 1.

Bekrachtigd worden :

1. De als bijlage bij deze wet gevoegde overeenkomst gesloten door de Staat, de provincie Henegouwen, de stad Charleroi en de « Association intercommunale pour l'aménagement du territoire et le développement économique et social des régions de l'Est et du Sud du Hainaut », met betrekking tot de oprichting van de autonome haven van Charleroi, hierna de haven genoemd.

2. De als bijlage bij deze wet gevoegde statuten van de haven.

ART. 2.

De haven heeft rechtspersoonlijkheid.

Artikel 1, B, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, met name gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 december 1957, wordt aangevuld als volgt : « autonome haven van Charleroi ».

ART. 3.

De Koning bepaalt de grenzen van de streek van Charleroi, in de zin van deze wet.

ART. 4.

Le port est habilité à 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 a déclarées d'utilité publique.

Les fonctionnaires de l'Administration de l'enregistrement et des domaines ont qualité pour passer les actes intéressant le port et relatifs aux acquisitions et reventes d'immeubles. Les présidents des comités d'acquisition d'immeubles pour le compte de l'Etat sont compétents pour représenter le port en justice.

ART. 5.

L'Etat accorde au port des subventions pour l'exécution des travaux de construction, d'aménagement et d'équipement des ports, ainsi que pour les acquisitions et expropriations auxquelles ces travaux peuvent donner lieu.

Le Roi fixe la proportion dans laquelle sont accordées les subventions de l'Etat.

ART. 6.

Les emprunts contractés ou émis par le port sont garantis par l'Etat.

ART. 7.

Le Roi arrête les règlements de police et de navigation applicables dans les ports.

Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire et des fonctionnaires et agents assermentés chargés de l'administration des voies navigables, les agents du port délégués par le Ministre des Travaux publics sont compétents pour rechercher et constater dans des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux règlements visés à l'alinéa 1^{er}. Une copie du procès-verbal est remise au contrevenant dans les trois jours de la constatation.

ART. 8.

Le port est autorisé à octroyer des concessions et autorisations aux usagers des ports.

Le Roi fixe le barème des péages, redevances, droits de quai, produits de location et autres résultant de l'exploitation des installations et ouvrages que le port est autorisé à percevoir.

ART. 9.

Sauf en matière d'impôts sur les revenus, le port est assimilé à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes

ART. 4.

De haven kan overeenkomstig de wetgeving inzake onteigening ten algemene 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 van algemeen nut verklaard zijn.

De ambtenaren van het Beheer der registratie en domeinen zijn bevoegd om de akten te verlijden die van belang zijn voor de haven en betrekking hebben op de verwerving en de wederverkoop van onroerende goederen. De voorzitters van de comités tot aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat zijn bevoegd om de haven in rechte te vertegenwoordigen.

ART. 5.

Het Rijk verleent aan de haven subsidies voor de uitvoering van de werken voor de bouw, de inrichting en de uitrusting van de havens, alsmede voor de aankopen en onteigeningen waartoe die werken aanleiding kunnen geven.

De Koning bepaalt in welke verhouding de staatsubsidies worden verleend.

ART. 6.

De leningen door de haven aangegaan of uitgegeven, worden door de Staat gewaarborgd.

ART. 7.

De Koning stelt de reglementen van politie en scheepvaart voor de havens vast.

Onverminderd de ambtsbevoegdheid van de officieren van gerechtelijke politie en van de beëdigde ambtenaren en beambten belast met het beheer van de waterwegen, zijn de door de Minister van Openbare Werken gemachtigde beambten van de haven bevoegd om de overtredingen van de in het eerste lid bedoelde reglementen op te sporen en vast te stellen bij processen-verbaal die gelden tot het tegendeel bewezen is. Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen drie dagen na de vaststelling aan de overtreder overhandigd.

ART. 8.

De haven kan concessies en vergunningen aan de havengebruikers verlenen.

De Koning bepaalt het tarief van de havengelden, retributies, kadegelden, huurgelden voor de installaties en kunstwerken en andere opbrengsten uit de exploitatie die de haven gerechtigd is te innen.

ART. 9.

Behalve inzake inkomstenbelastingen, wordt de haven met het Rijk gelijkgesteld ten aanzien van de wetten betref-

et impôts directs au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

Pour l'application du Code des impôts sur les revenus, le port est assimilé aux associations de droit public régies par les lois des 11 septembre 1895 et 21 juin 1937 et visées à l'article 103, § 1^{er}, 1^o, c, dudit Code dont le texte est complété par l'indication de la date de la présente loi.

ART. 10.

Les statuts du port ne peuvent être modifiés qu'en vue de leur adaptation à des circonstances nouvelles. Les modifications des statuts requièrent l'approbation du Roi.

fende de taksen en directe belastingen ten behoeve van het Rijk, de provincies en de gemeenten.

Voor de toepassing van het Wetboek van de inkomsten-belastingen wordt de haven gelijkgesteld met de publiek-rechtelijke verenigingen, beheerst door de wetten van 11 september 1895 en 21 juni 1937 en bedoeld in artikel 103, § 1, 1^o, c, van dat Wetboek, waarvan de tekst wordt aangevuld met de vermelding van de datum van deze wet.

ART. 10.

De statuten van de haven kunnen enkel worden gewijzigd met het doel ze aan nieuwe omstandigheden aan te passen. De wijzigingen van de statuten moeten door de Koning worden bekrachtigd.