

BELGISCHE SENAAT

SÉNAT DE BELGIQUE

ZITTING 1946-1947.

SESSION DE 1946-1947.

COMMISSIEVERGADERING VAN 28 MEI 1947.

RÉUNION DU 28 MAI 1947.

Verslag uit naam van de Commissie van Financiën en van Begroting belast met het onderzoek van het Wetsontwerp tot goedkeuring van de overeenkomsten van 30 Januari 1939 afgesloten tussen de Belgische Staat en de stad Antwerpen.

Rapport de la Commission des Finances et du Budget chargée d'examiner le Projet de loi approuvant les conventions conclues le 30 janvier 1939 entre l'Etat belge et la ville d'Anvers.

(Zie de n^{rs} 181 (buitengewone zitting 1939), 186 (zitting 1939-1940) en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 20 Maart 1940.)

(Voir les n^{os} 181 (session extraordinaire de 1939), 186 (session de 1939-1940) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séance du 20 mars 1940.)

Aanwezig : de hhr. VAN OVERBERGH, voorzitter ; ALLEWAERT, BOUILLY, Baron DE DORLODOT, DELMOTIE, DE SMET (P.), DOUTREPONT, LOGEN, RONVAUX, SCHOT, TAILLARD, VAN LAEYS, VAN OUDENHOVE, VAN ZEELAND, VOS en RONSE, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

Sinds vele jaren waren een aantal twistpunten hangende tussen de Staat en de Stad Antwerpen. De meest belangrijke kunnen herleid worden tot vier groepen :

Depuis de nombreuses années nombre de litiges étaient en suspens entre l'Etat et la ville d'Anvers. Les plus importants peuvent être ramenés à quatre groupes :

1^o de ontmanteling van de militaire omheining;

1^o le démantèlement de l'enceinte militaire;

2^o de verplaatsing van het Zuidstation;

2^o le déplacement de la gare du Sud;

3^o de kwesties betreffende de exploitatie van de haven;

3^o les questions relatives à l'exploitation du port;

4^o de grondruilingen.

4^o les échanges de terrains.

1^o DE MILITAIRE OMHEINING

Een wet van 30 Maart 1906 heeft de sloping van de militaire omheining bevolen. Een koninklijk besluit tot uitvoering had zelfs de datum van 31 December 1910 bepaald voor de beëindiging der werken. Deze wetsbepalingen werden niet uitgevoerd en de Regering heeft er zich toe beperkt vier doorgangen te maken. De uitbreiding van de stad Antwerpen werd aldus gestremd en het uit dien hoofde geleden verlies werd door de stad op ongeveer 450 miljoen geschat.

2^o HET ZUIDSTATION.

In 1912 heeft de Regering aan de stad Antwerpen beloofd het Zuidstation te verplaatsen. Deze verplaatsing moest gedaan worden met het oog op de urbanisatie, door de Stad, van het Kiel. De urbanisatieplannen werden door de Staat goedgekeurd en er werd door de Staat en de Stad een aanvang gemaakt met de onteigeningen.

Nadien heeft de Staat afgezien van de uitvoering dezer werken, welke geen het minste nut meer bieden voor de spoorweg en 110 miljoen frank zouden kosten en in 1940 zelfs 130 miljoen frank. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wil slechts ten belope van 10 miljoen in de uitgaven tusschenbeide komen.

Doch de Stad was reeds volop aan 't onteigenen en kon de zaak niet meer laten schieten. Deze gronden, welke thans onbruikbaar zijn, hebben gemiddeld meer dan 130 frank per vierkante meter gekost, en de interesten van het aan de onteigening bestede kapitaal lopen nog steeds. Daaruit is er een verlies ontstaan van 100 miljoen frank op de gronden tussen de spoorweg en de Schelde. Aan de andere kant van de spoorweg, heeft de Stad eveneens verlies geleden, doch in mindere mate.

1^o L'ENCEINTE MILITAIRE.

Une loi du 30 mars 1906 a ordonné la démolition de l'enceinte militaire. Un arrêté royal d'exécution avait même fixé la date du 31 décembre 1910 pour l'achèvement des travaux. Ces dispositions de loi n'ont pas été exécutées et le Gouvernement s'est borné à faire quatre passages. L'extension de la ville d'Anvers a été gênée de ce fait et les pertes subies de ce chef ont été estimées par la ville à environ 450 millions.

2^o LA GARE DU SUD.

En 1912, le Gouvernement a promis à la Ville d'Anvers de déplacer la gare du Sud. Ce déplacement devait se faire en vue de l'urbanisation par la Ville du quartier du Kiel. Les plans d'urbanisation furent approuvés par l'État et les expropriations entamées par l'État et la Ville.

Par la suite, l'État a renoncé à l'exécution de ces travaux ne présentant plus aucune utilité pour les chemins de fer et qui coûteraient 110 millions de francs et même 130 millions de francs en 1940. La Société Nationale des Chemins de fer Belges ne veut intervenir dans les dépenses qu'à concurrence de 10 millions de francs.

Cependant, la Ville procédait aux expropriations et ne pouvait plus reculer. Ces terrains, actuellement inutilisables, ont coûté en moyenne plus de 130 francs le mètre carré et les intérêts du capital investi dans l'expropriation courent toujours. Ce fait a entraîné une perte de 100 millions de francs sur les terrains situés entre la voie ferrée et l'Escaut. De l'autre côté de la voie ferrée, la Ville a également subi des pertes, mais dans une mesure moindre.

1^o DE MILITAIRE OMHEINING

Een wet van 30 Maart 1906 heeft de sloping van de militaire omheining bevolen. Een koninklijk besluit tot uitvoering had zelfs de datum van 31 December 1910 bepaald voor de beëindiging der werken. Deze wetsbepalingen werden niet uitgevoerd en de Regering heeft er zich toe beperkt vier doorgangen te maken. De uitbreiding van de stad Antwerpen werd aldus gestremd en het uit dien hoofde geleden verlies werd door de stad op ongeveer 450 miljoen geschat.

2^o HET ZUIDSTATION.

In 1912 heeft de Regering aan de stad Antwerpen beloofd het Zuidstation te verplaatsen. Deze verplaatsing moest gedaan worden met het oog op de urbanisatie, door de Stad, van het Kiel. De urbanisatieplannen werden door de Staat goedgekeurd en er werd door de Staat en de Stad een aanvang gemaakt met de onteigeningen.

Nadien heeft de Staat afgezien van de uitvoering dezer werken, welke geen het minste nut meer bieden voor de spoorweg en 110 miljoen frank zouden kosten en in 1940 zelfs 130 miljoen frank. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wil slechts ten belope van 10 miljoen in de uitgaven tusschenbeide komen.

Doch de Stad was reeds volop aan 't onteigenen en kon de zaak niet meer laten schieten. Deze gronden, welke thans onbruikbaar zijn, hebben gemiddeld meer dan 130 frank per vierkante meter gekost, en de interesten van het aan de onteigening bestede kapitaal lopen nog steeds. Daaruit is er een verlies ontstaan van 100 miljoen frank op de gronden tussen de spoorweg en de Schelde. Aan de andere kant van de spoorweg, heeft de Stad eveneens verlies geleden, doch in mindere mate.

1^o L'ENCEINTE MILITAIRE.

Une loi du 30 mars 1906 a ordonné la démolition de l'enceinte militaire. Un arrêté royal d'exécution avait même fixé la date du 31 décembre 1910 pour l'achèvement des travaux. Ces dispositions de loi n'ont pas été exécutées et le Gouvernement s'est borné à faire quatre passages. L'extension de la ville d'Anvers a été gênée de ce fait et les pertes subies de ce chef ont été estimées par la ville à environ 450 millions.

2^o LA GARE DU SUD.

En 1912, le Gouvernement a promis à la Ville d'Anvers de déplacer la gare du Sud. Ce déplacement devait se faire en vue de l'urbanisation par la Ville du quartier du Kiel. Les plans d'urbanisation furent approuvés par l'Etat et les expropriations entamées par l'Etat et la Ville.

Par la suite, l'Etat a renoncé à l'exécution de ces travaux ne présentant plus aucune utilité pour les chemins de fer et qui coûteraient 110 millions de francs et même 130 millions de francs en 1940. La Société Nationale des Chemins de fer Belges ne veut intervenir dans les dépenses qu'à concurrence de 10 millions de francs.

Cependant, la Ville procédait aux expropriations et ne pouvait plus reculer. Ces terrains, actuellement inutilisables, ont coûté en moyenne plus de 130 francs le mètre carré et les intérêts du capital investi dans l'expropriation courent toujours. Ce fait a entraîné une perte de 100 millions de francs sur les terrains situés entre la voie ferrée et l'Escaut. De l'autre côté de la voie ferrée, la Ville a également subi des pertes, mais dans une mesure moindre.

3° DE HAVEN.

De haven dient in twee delen ingedeeld : De Scheldekaaien, eigendom van de Staat, en de Noorderhaven, eigendom van de Stad.

De Scheldekaaien worden door de Stad, zoowel voor haar rekening als voor die van de Staat, geëxploiteerd krachtens twee overeenkomsten, van 16 Januari en 14 Maart 1874 en van 8 Mei 1895. Deze overeenkomsten zijn gesteund op het principe van de verdeling van de netto-winsten naar verhouding van ieders beleggingen in kapitaal. Een forfaitair procent wordt door de Stad voorafgenomen voor kosten van beheer.

Het is dit forfaitair bedrag dat ontoereikend gebleken is, met dit gevolg dat de Stad aan de Staat een aandeel in de winsten moest betalen, terwijl zij zelf een verlies boekte van ongeveer 3 miljoen frank per jaar.

Sinds lang reeds vraagt de Stad de herziening van deze overeenkomsten.

De Stad heeft insgelijks de herziening gevraagd van de overeenkomst van 9 Mei 1927, waarbij nagenoeg te haren uitsluitenden laste gelaten werd het bouwen en het onderhoud van zeer belangrijke haveninstellingen, die zoowel van dienst zijn voor de Staat als voor de Stad. Zij heeft er zich daarenboven over beklaagd in de onmogelijkheid te zijn de ontvangsten en de uitgaven van de haven in evenwicht te houden, niettegenstaande de overeenkomst van 1927 afgesloten werd op basis van een vermoedelijke winst van ongeveer 25 miljoen frank per jaar.

4° DE RUILINGEN.

Sinds het bouwen van de Scheldekaaien, heeft de Stad gronden in bezit genomen welke door de Staat onteigend werden voor de kaaien en bezet de Staat zijnerzijds gronden die de Stad onteigend heeft voor de oprichting van industrieën.

3° LE PORT.

Le port doit être divisé en deux parties : les quais de l'Escaut, propriété de l'Etat, et le port du Nord, propriété de la Ville.

Les quais de l'Escaut sont exploités par la Ville, tant pour son propre compte que pour le compte de l'Etat, en vertu de deux conventions des 16 janvier et 14 mars 1874 et du 8 mai 1895. Ces conventions sont basées sur le principe de la répartition des bénéfices nets proportionnellement à l'investissement en capital de chaque partie. Un pourcentage forfaitaire est prélevé par la Ville pour frais d'administration.

C'est ce montant forfaitaire qui s'est avéré insuffisant, avec la conséquence que la Ville devait payer à l'Etat une partie des bénéfices, alors qu'elle-même enregistrait une perte d'environ 3 millions de francs par an.

Depuis longtemps la Ville demande la revision de ces conventions.

La Ville a également demandé la révision de la convention du 9 mai 1927, mettant presque exclusivement à sa charge la construction et l'entretien d'installations portuaires très importantes, qui rendent des services tant à l'Etat qu'à la Ville. Celle-ci s'est en outre plainte d'être dans l'impossibilité de maintenir l'équilibre des recettes et des dépenses du port, nonobstant le fait que la convention de 1927 fût conclue sur la base d'un bénéfice présumé d'environ 25 millions de francs par an.

4° LES ECHANGES.

Depuis la construction des quais de l'Escaut, la Ville a pris possession de terrains expropriés par l'Etat pour les quais; l'Etat occupe de son côté des terrains expropriés par la Ville pour la création d'industries.

Deze toestand doet zich zo wat overal voor op het grondgebied der Stad.

De neteligste kwestie was echter de ruiling van de militaire gronden. In 1910 heeft de Staat beloofd het oefenplein van Wilrijk aan de Stad af te staan tegen de prijs van 5 frank de m², vermeerderd met de helft van de winsten die de Stad uit deze verrichting mocht halen. De Staat is nooit die belofte nagekomen, belofte welke de Stad zou willen zien verwezenlijken.

Al deze vraagstukken werden door de Regering tot onderzoek onderworpen aan een commissie van ambtenaren. Na lange besprekingen, heeft deze laatste een oplossing voorgesteld waarvan de voornaamste punten het voorwerp uitmaken van de overeenkomsten van 30 Januari 1939.

Wat de omheining betreft, was de commissie de mening toegedaan dat de niet-sloping uitsluitend afhing van de openbare macht, die er vrij over te beslissen heeft, waar en wanneer openbare werken dienen uitgevoerd en, bijgevolg, niet de minste schadeloosstelling aan de Stad mocht toegekend worden.

De juridische toestand van de Staat was gans anders waar het ging om de gronden van het Kiel. Hier was de verbintenis van de Staat er eene van civielrechtelijke aard en de niet-uitvoering er van moest zich oplossen in schadevergoeding. Indien de vergoeding van 90 miljoen nogal hoog schijnt, dient er aangestipt dat zij niet alleen het verlies dekt dat de Stad geleden heeft op de gronden tussen de spoorweg en de Schelde, doch ook het verlies dat betrekking heeft op de gronden tussen de spoorweg en de Van Rijswijcklaan, alsmede de veranderingen die aan het ontwerp van urbanisatie zullen moeten toegebracht worden. De vergoeding van 90 miljoen dekt dus op verre na niet al de door de Stad geleden verliezen.

Cette situation se produit un peu partout sur le territoire de la Ville.

La question la plus épineuse était toutefois l'échange des terrains militaires. En 1910, l'Etat a promis de céder à la Ville la plaine d'exercice de Wilrijk, au prix de 5 francs le mètre carré, majoré de la moitié du bénéfice que la Ville retirerait de cette opération. L'Etat n'a jamais tenu cette promesse, promesse que la Ville voudrait voir réaliser.

Tous ces problèmes, le Gouvernement les a soumis pour examen à une commission de fonctionnaires. Après de longues discussions, celle-ci a proposé une solution dont les points principaux font l'objet des conventions du 30 janvier 1939.

En ce qui concerne l'enceinte, la commission était d'avis que la non-démolition dépendait exclusivement du pouvoir public, qui décide en toute liberté où et quand des travaux publics doivent être exécutés et que, par conséquent, la Ville ne pouvait se voir octroyer la moindre indemnité.

La situation juridique de l'Etat était tout autre en ce qui concerne les terrains du Kiel. Ici l'engagement de l'Etat a un caractère de droit civil et sa non-exécution devait se traduire en dommages-intérêts. Si l'indemnité de 90 millions paraît assez élevée, il y a lieu de remarquer qu'elle couvre non seulement la perte que la Ville a subie sur les terrains situés entre la voie ferrée et l'Escaut, mais également la perte relative aux terrains situés entre la voie ferrée et l'avenue Van Rijswijck ainsi que les modifications qui devront être apportées au projet d'urbanisation. L'indemnité de 90 millions est donc loin de couvrir toutes les pertes subies par la Ville.

Aangaande de Scheldekaaien, merkt men vooreerst op dat de Stad sinds 1930 niets meer betaald had, doch dat er integendeel door de Stad geen winst gemaakt werd. Het kwam dus als billijk voor het stelsel met terugwerkende kracht te wijzigen, te meer daar de Stad niet opgehouden had te protesteren. Aldus werd er overeengekomen dat, van 1930 af, de Stad een vaste vergoeding van 1.500.000 frank 's jaars zou betalen voor de bezetting der Scheldekaaien.

Het vraagstuk van de Noorderhaven was nog neteliger. Ter uitvoering van de overeenkomst van 1927, had de Stad de door de Staat onteigende gronden overgenomen aan de kostprijs en zich tevens verbonden aan de Staat de kostprijs van de reeds bestaande havenwerken terug te betalen en deze instellingen voort af te werken op haar kosten. De gronden werden contant betaald en er werd bedongen dat de werken betaalbaar waren bij annuïteiten waarvan het bedrag jaar na jaar verhoogde. Vanaf de crisis van 1930, was de Stad niet meer bij machte haar verbintenissen na te komen.

Er dient toegegeven dat de overeenkomst van 1927 zeer bezwarend voor de Stad was. Haar werd slechts een subsidie van 50 % voor de Kruisschans toegekend, terwijl andere gemeenten eveneens 50 % bekomen voor het bouwen van een eenvoudige muur langs een rivier. Ten overstaan van de toelage van de Staat, groot 83 miljoen, is er een belegging van de Stad ten belope van 660 miljoen. En sindsdien is de toestand grondig gewijzigd door het aanleggen van het Albertkanaal. Het Kanaaldok dient niet uitsluitend meer beschouwd als een afhankelijkheid van de haven, doch ook als de rechtstreekse verbindingsweg tussen het Albertkanaal en de Schelde. Uit dien hoofde belangt het de Staat aan en het is niet meer dan billijk dat deze in de bouwkosten tussenbeide komt. Bovendien heeft de Stad, evenals de

En ce qui concerne les quais de l'Escaut, on remarque tout d'abord que la Ville n'avait plus fait aucun paiement depuis 1930, mais que d'autre part elle n'avait réalisé aucun bénéfice. Il a donc paru équitable de modifier le régime avec effet rétroactif, d'autant plus que la Ville n'avait pas cessé de protester. Ainsi, il a été convenu qu'à partir de 1930, la Ville paierait une indemnité fixe de 1 million 500.000 francs par an pour l'occupation des quais de l'Escaut.

Le problème du port Nord était encore plus délicat. En exécution de la convention de 1927, la Ville avait repris au prix d'acquisition les terrains expropriés par l'Etat et s'était engagée en même temps à rembourser à l'Etat le prix coûtant des travaux portuaires déjà existants et d'achever à ses frais la construction de ces installations. Les terrains étaient payés au comptant et il était stipulé que les travaux étaient payables par annuités dont le montant s'accroissait d'année en année. A partir de la crise de 1930, la Ville n'était plus à même de faire face à ses engagements.

Il faut avouer que la convention de 1927 était très onéreuse pour la Ville. Il ne lui était accordé qu'un subside de 50 % pour le Kruisschans, alors que d'autres communes obtiennent également 50 % pour la construction d'un simple mur le long d'une rivière. En présence du subside de l'Etat de 83 millions, l'investissement de la Ville atteint 660 millions. Et depuis lors, la situation a été profondément modifiée par la construction du canal Albert. Le Bassin-Canal ne doit plus être considéré exclusivement comme une dépendance du port, mais également comme la voie de communication directe entre le Canal Albert et l'Escaut. Il intéresse l'Etat de ce chef, et il appartient à la simple équité que celui-ci intervienne dans les frais de construction. En outre, la Ville a subi, comme les autres ports belges et

andere Belgische en vreemde havens, zware verliezen geleden. De Regering was dan ook de mening toegedaan dat de overeenkomst van 1927 moest herzien worden, daarbij rekening houdende met deze beschouwingen, en aldus werd een som van 134 miljoen frank afgetrokken van de schulden der Stad spruitende uit de overeenkomst van 1927.

De kwestie der ruilingen vergt geen langere commentaar, daar het gaat om een ruiling zonder opleg van gronden met ongeveer dezelfde oppervlakte, welke zich in dezelfde toestand bevinden. De kwestie van de buitengebruikstelling van het Wilrijkse oefenplein werd sedert lange jaren besproken, doch kon nu een oplossing krijgen, dank zij het aanbod, door de Stad gedaan, van een gelijkaardig oefenplein in het Noorden.

* * *

Om aan al deze moeilijkheden een einde te maken werden vier overeenkomsten tussen de Staat en de Stad Antwerpen afgesloten, die alle de datum van 30 Januari 1939 dragen.

In de Memorie van Toelichting bij het ontwerp (n^o 181, buitengewone zitting 1939, vergadering van 30 Juni 1939), worden zij aangeduid door de letters A, B, C en D.

Samengevat, mogen zij als volgt aangeduid worden :

A. Een schadeloosstelling van 90 miljoen frank zal door de Staat betaald worden wegens niet-uitvoering van werken door de Staat. Deze overeenkomst besluit ook het spoor naar Boom te behouden.

B. Er zal 134 miljoen frank afgetrokken worden van de schuld die voor de Stad spruit uit de overeenkomst van 9 Mei 1927 (wet van 16 Juli 1927), de interesten op de schuld zullen herleid worden tot 6 % en 3,50 % naargelang

étrangers, des pertes considérables. Aussi le Gouvernement était-il d'avis qu'il fallait revoir la convention de 1927, tout en tenant compte de ces considérations, et ainsi la somme de 134.000.000 de francs a été déduite des dettes de la Ville résultant de la convention de 1927.

La question des échanges n'appelle pas de plus amples commentaires, étant donné qu'il s'agit d'un échange sans soulte, de terrains ayant à peu près la même superficie, et se trouvant dans la même situation. La question de la désaffectation de la plaine des manœuvres de Wilrijk a été discutée depuis de longues années, mais pouvait recevoir maintenant une solution grâce à l'offre, faite par la Ville, d'une plaine de manœuvres semblable située au Nord d'Anvers.

* * *

Pour mettre fin à toutes ces difficultés, quatre conventions ont été conclues entre l'Etat et la Ville d'Anvers : elles portent toutes la date du 30 janvier 1939.

Dans l'Exposé des Motifs servant d'introduction au projet (n^o 181, session extraordinaire 1939, séance du 30 juin 1939), elles sont désignées par les lettres A, B, C et D.

Elles peuvent être résumées comme suit :

A. Une indemnité de 90 millions de francs sera payée par l'Etat du chef de non-exécution de travaux par l'Etat. Cette convention décide également de conserver la voie ferrée vers Boom.

B. Il sera déduit 134 millions de francs de la dette résultant pour la Ville de la convention du 9 mai 1927 (loi du 16 juillet 1927), les intérêts de la dette seront réduits à 6 % et 3,50 % d'après les périodes et une liberté plus

de tijdstippen en meer vrijheid wordt gegeven voor het aanwenden der gronden.

C. Een nieuwe regeling voor het gebruik der Scheldekaaien wordt voorzien vanaf 1 Januari 1930.

D. De ruiling van gronden tussen de twee openbare besturen wordt geregeld : 130 hectaren nabij Ekeren worden door de Stad aan de Staat afgestaan tegen 121 ha. 30 a. der Wilrijkse omheining door de Staat aan de Stad.

* * *

De overeenkomsten werden op 20 Maart 1940 door de Kamer goedgekeurd met 160 stemmen tegen 2.

Wij nodigen U uit, Mevrouwen, Mijne Heren, deze overeenkomsten goed te keuren.

Wij zijn de mening toegedaan dat de uitvoering dezer kontrakten een zeer gelukkige invloed zal hebben op de bloei en de uitbreiding onzer nationale haven en der Antwerpse agglomeratie.

Het weze aan uw verslaggever, burger der tweede havenstad van België, toegelaten uw Commissie en de Senaat aan te zetten met eenparigheid dit ontwerp goed te keuren.

Het ontwerp en het verslag werden bij eenparigheid aangenomen.

De Voorzitter,
CYR. VAN OVERBERGH.

De Verslaggever,
E. RONSE.

grande est donnée pour l'utilisation des terrains.

C. Il est prévu un nouveau règlement pour l'utilisation des quais de l'Escaut à partir du 1^{er} janvier 1930.

D. L'échange de terrains est réglé entre les deux pouvoirs publics; 130 hectares situés près de Ekeren sont cédés par la Ville à l'Etat en échange de 121 hectares 30 de l'enceinte de Wilrijk cédés par l'Etat à la Ville.

* * *

Les conventions ont été approuvées le 20 mars 1940 par la Chambre, par 160 voix contre 2.

Nous vous invitons, Mesdames, Messieurs, à approuver ces conventions.

Nous sommes d'avis que l'exécution de ces contrats aura une influence très heureuse sur la prospérité et l'essor de notre port national et de l'agglomération anversoise.

Qu'il soit permis à votre rapporteur, citoyen du deuxième port de Belgique, de recommander à votre Commission et au Sénat d'adopter à l'unanimité le présent projet.

Le projet de loi et le rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Président,
CYR. VAN OVERBERGH.

Le Rapporteur,
E. RONSE.