

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

17 MARS 1953.

PROPOSITION DE LOI

augmentant le nombre des échevins de la ville
de Liège.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS.

La loi communale, en son article 3, détermine le nombre des échevins d'après l'importance de la population.

Le texte de l'article 3 actuellement en vigueur, et qui a subi plusieurs remaniements, est le suivant :

« Art. 3. — Il y a 2 échevins dans les communes de 10.000 habitants et au-dessous;
3 échevins dans celles de 10.000 à 20.000 habitants;
4 échevins dans celles de 20.000 à 50.000 habitants;
5 échevins dans celles de 50.000 à 150.000 habitants;
6 échevins dans celles de 150.000 à 200.000 habitants;
7 échevins dans les villes de Bruxelles et de Gand;
8 échevins dans la ville d'Anvers.

Le bourgmestre est de droit président du collège échevinal. »

Comme on le constate, le nombre des échevins des communes de 150 à 200.000 habitants est fixé à 6.

La présente proposition a pour objet d'en porter le nombre à 7 pour la Ville de Liège.

* * *

On pourrait tout d'abord se demander pourquoi un sort spécial serait fait à la Ville de Liège.

Lorsqu'on examine la question de plus près, on s'aperçoit au contraire que c'est précisément la Ville de Liège qui est actuellement soumise à un régime discriminatoire.

En effet, il n'y a en Belgique que 3 communes dont la population compte entre 150.000 et 200.000 habitants et qui devraient donc être administrées par 6 échevins : ce sont les villes de Bruxelles, de Gand et de Liège.

Or la loi du 30 mars 1921 a porté le nombre des échevins

17 MAART 1953.

WETSVOORSTEL

tot verhoging van het getal der schepenen van
de stad Luik.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Artikel 3 van de Gemeentewet stelt het aantal schepenen vast volgens het bevolkingscijfer.

De tekst van artikel 3, die thans van toepassing is en die verschillende wijzigingen heeft ondergaan, luidt als volgt :

« Art. 3. — Er zijn 2 schepenen in de gemeenten van 10.000 inwoners en minder;
3 schepenen in die van 10.000 tot 20.000 inwoners;
4 schepenen in die van 20.000 tot 50.000 inwoners;
5 schepenen in die van 50.000 tot 150.000 inwoners;
6 schepenen in die van 150.000 tot 200.000 inwoners;
7 schepenen in de steden Brussel en Gent;
8 schepenen in de stad Antwerpen.

» De burgemeester is van rechtswege voorzitter van het schepencollege. »

Men stelt vast dat het aantal schepenen voor de gemeenten van 150.000 tot 200.000 inwoners vastgesteld is op 6.

Dit voorstel heeft ten doel het getal op 7 te brengen voor de stad Luik.

* * *

Men zou zich in de eerste plaats kunnen afvragen waarom een bijzonder lot zou moeten te beurt vallen aan de stad Luik.

Indien men de zaak van nabij beschouwt, stelt men intendeel vast dat precies de stad Luik thans onderworpen is aan een regime van discriminatie.

Er zijn, inderdaad, in België slechts 3 gemeenten die van 150.000 tot 200.000 inwoners tellen en die dus zouden moeten bestuurd worden door 6 schepenen : de steden Brussel, Gent en Luik.

Welnu, door de wet van 30 Maart 1921 werd het aantal

de la ville de Bruxelles de 6 à 7. La loi du 27 août 1921 en a fait de même pour la ville de Gand. En sorte qu'on assiste à ce spectacle paradoxal que, de ces trois grandes villes, Liège est la seule qui reste soumise au principe général, les deux autres bénéficiant d'un régime d'exception.

Ce système est difficilement justifiable. Lors des discussions de la loi du 13 mars 1947 qui a porté de 7 à 8 le nombre des échevins de la ville d'Anvers, la question a été examinée. La Commission de l'Intérieur du Sénat s'était à l'époque prononcée unanimement en faveur de la réforme que nous proposons aujourd'hui. (Annales parlementaires du Sénat, séance du 6 février 1947, page 520). Le Ministre de l'Intérieur de l'époque, M. Auguste Buisseret, s'était prononcé dans le même sens (*ibid.*). Toutefois, des circonstances politiques contingentes ont amené la Commission sénatoriale et la haute assemblée elle-même à revenir sur cette décision.

C'est ainsi que la Ville de Liège reste seule soumise à un régime qui la décline moralement par rapport aux villes de Bruxelles et de Gand. Le maintien de cette situation a en soi quelque chose de choquant.

* * *

D'autres raisons, non plus morales, mais administratives et techniques, justifient la mesure proposée.

Tout d'abord, les mesures similaires prises à Bruxelles et à Gand étaient fondées sur l'annexion à ces deux villes d'un territoire nouveau et de l'exploitation du port. Or, la ville de Liège s'est développée d'une façon identique. Elle a augmenté son territoire de 300 ha en 1927; d'autre part, le port autonome de Liège a commencé son exploitation en 1939; il n'a cessé depuis lors de prendre de l'extension et de créer à l'administration communale des problèmes de gestion d'une importance grandissante. On ne voit pas pourquoi la création d'un échevinat supplémentaire, qui a paru justifiée à Bruxelles et à Gand, précisément pour cette raison, ne s'imposerait pas, par identité de motifs, à Liège.

D'autre part, le nouvel échevinat aurait dans ses attributions, outre le port déjà cité, le commerce et les classes moyennes.

Chacun connaît l'importance grandissante que les problèmes intéressant les classes moyennes prennent dans les activités publiques.

Dans les grands centres, un service administratif armé pour veiller aux intérêts du commerce et de l'industrie s'impose. L'échevinat des classes moyennes est en réalité aux travailleurs indépendants ce que l'échevinat de la prévoyance sociale est à la classe ouvrière.

Cela est si vrai que tous les organismes qui défendent à des titres divers les intérêts du commerce et des affaires, se sont prononcés en faveur de la création de cet échevinat. Tour à tour, l'Union des classes moyennes liégeoise (qui groupe non moins de 65 unions professionnelles reconnues), la Chambre de commerce et d'industrie, la Bourse industrielle, le Grand Liège, ont adopté des vœux ou fait des démarches en vue de cette création. Bruxelles possède un échevinat des classes moyennes occupé par un membre représentatif des aspirations et des intérêts de cette catégorie sociale. Liège le réclame à son tour. Au nom de quoi pourrait-on le lui refuser?

Certains objecteront: pourquoi ne pas charger de ce

schepenen van de stad Brussel van 6 tot 7 verhoogd. Bij de wet van 27 Augustus 1921 geschiedde hetzelfde voor de stad Gent, zodat men thans voor het paradoxale feit staat dat Luik van die drie grote steden de enige is die onderworpen blijft aan het algemeen beginsel, terwijl de andere twee het voordeel van een uitzonderingsregime genieten.

Zulk stelsel kan moeilijk worden verantwoord. Bij de behandeling van de wet van 13 Maart 1947, waarbij het aantal schepenen van de stad Antwerpen van 7 tot 8 werd opgevoerd, werd het vraagstuk besproken. De Commissie van Binnenlandse Zaken van de Senaat had zich toen eenparig uitgesproken voor de hervorming die wij heden voorstellen (Parlementaire Handelingen van de Senaat, vergadering van 6 Februari 1947, bladzijde 520). De toenmalige Minister van Binnenlandse Zaken, de heer Auguste Buisseret, had zijn mening in dezelfde zin geuit (*ibid.*). Nochtans werden de Senaatscommissie en de Senaat zelf door de heersende politieke omstandigheden genoodzaakt van haar standpunt af te zien.

Zo blijft alleen nog de stad Luik onderworpen aan een regime, waarbij zij moreel achteruitstaat ten opzichte van de steden Brussel en Gent. Het behoud van dergelijke toestand is wel moeilijk goed te praten.

* * *

Andere redenen, niet meer van morele maar van administratieve en technische aard, rechtvaardigen de voorgestelde maatregel.

Eerst en vooral steunden de gelijkaardige maatregelen, die te Brussel en te Gent werden genomen, op de toevoeging van een nieuw grondgebied bij de twee bedoelde steden, alsmede op de havenexploitatie. Welnu, de stad Luik heeft dezelfde ontwikkeling ondergaan. Haar grondgebied werd 300 Ha groter in 1927; daarenboven begon de exploitatie van de autonome haven van Luik in 1939; sedertdien heeft deze een steeds grotere uitbreiding genomen, zodat het gemeentebestuur de steeds belangrijker wordende problemen in zake beheer had op te lossen. Men ziet niet in hoe de oprichting van een bijkomend schepenenambt, welke om die redenen juist te Brussel en te Gent bleek verantwoord, te Luik niet zou gelden om gelijkaardige redenen.

Daarenboven zou het nieuwe schepenenambt de handel en de middenstand, benevens voorbedeelde haven, onder zijn bevoegdheden tellen.

Iedereen weet dat de problemen welke verband houden met de middenstand steeds meer belang opleveren in het publieke leven.

In de grote centra is een administratieve dienst vereist, uitgerust om voor de belangen van handel en nijverheid te waken. Het schepenenambt voor de middenstand is in werkelijkheid voor de zelfstandige arbeiders hetgeen het schepenenambt voor sociale voorzorg betekent voor de werkersklasse.

Dit is zodanig waar, dat al de organismen die in verschillende hoedanigheden de belangen van handel en zakenleven behartigen, zich uitgesproken hebben ten gunste van de instelling van een dergelijk ambt. Beurtelings hebben de « Union des Classes moyennes liégeoise » (welke niet minder dan 65 erkende beroepsverenigingen groepeerde), de Kamer van Koophandel en Nijverheid, de Nijverheidsbeurs, Groot-Luik wensen aangenomen of stappen gedaan met het oog op het tot standkomen er van. Brussel bezit een schepenenambt voor de Middenstand, hetwelk waargenomen wordt door een lid dat de verlangens en de belangen dezer sociale categorie vertegenwoordigt. Luik vraagt dit eveneens. Op grond waarvan zou haar dit kunnen geweigerd worden?

Sommigen zullen opwerpen: waarom met deze dienst

service un des six échevins en fonction ? L'observation n'est pas sans force. Mais on eût pu la faire tout aussi bien lorsqu'on a créé le 7^e échevinat de Bruxelles ou de Gand. En réalité, l'échevinat des classes moyennes doit être considéré comme une tâche principale et non accessoire. D'autre part, les autres échevins sont déjà suffisamment absorbés par leurs tâches actuelles qui ne cessent de se compliquer, ne serait-ce que par les effets de la législation et des mesures décrétées par le pouvoir central. C'est pourquoi un simple regroupement des services ne semble pas pouvoir résoudre le problème et la création d'un échevinat distinct nous paraît-elle s'imposer. D'une façon générale, au surplus, l'ensemble des tâches administratives qui incombent aux échevins de la Ville de Liège et qui, nous l'avons souligné, ne cessent de s'accroître, justifieraient par elles seules, sans entrer dans le détail des fonctions de chacun des échevins, la création d'un échevinat supplémentaire.

Notre proposition est-elle de nature à compromettre l'équilibre financier, encore difficile, de la ville de Liège ? En aucune façon. D'une part, les services administratifs attelés à cette nouvelle tâche existeraient en toute hypothèse. D'autre part, la rémunération du Collège des Bourgmestre et échevins est régie par un plafond global qu'il n'est pas permis de dépasser, en sorte que la création d'un échevinat supplémentaire doit simplement aboutir à une nouvelle répartition des traitements au sein du Collège des Bourgmestre et échevins sans que la charge totale pour le budget communal ne s'en trouve affectée.

* * *

C'est pour ces raisons que nous demandons au Parlement de réserver à notre proposition un accueil favorable. Sans doute des circonstances locales ont-elles créé l'occasion de légiférer en la matière; mais par delà ces événements contingents, ce sont des nécessités d'ordre général et les intérêts permanents de la ville de Liège et de sa population qui nous ont déterminés à prendre la présente initiative. En votant notre proposition, le Parlement témoignera de l'intérêt qu'il prend à la fois à la ville de Liège, et à une classe sociale qui contribue puissamment à la prospérité et au charme des grands centres urbains et, par le fait même, au prestige du pays à l'égard de l'étranger.

niet een der zes fungerende schepenen belasten ? De opmerking houdt wel enigszins steek. Doch ze had eveneens kunnen gemaakt worden toen het 7^{de} schepenenambt te Brussel of te Gent werd opgericht. In werkelijkheid dient het schepenenambt voor de middenstand beschouwd als een hoofdzakelijk en niet als een bijkomend ambt. Daarenboven worden de andere schepenen reeds al te zeer in beslag genomen door hun huidige opdrachten, welke steeds ingewikkelder worden, ware het slechts ten gevolge van de gevolgen van de wetgeving en de maatregelen uitgevaardigd door het hoofdbestuur. Daarom volstaat een eenvoudige hergroepering der diensten niet om het vraagstuk op te lossen zodat de oprichting van een afzonderlijk schepenenambt zich naar ons oordeel opdringt, bovendien pleiten de gezamenlijke bestuursopdrachten welke de schepenen van de stad Luik te beurt vallen en die — wij hebben er de nadruk opgelegd — steeds toenemen, op zichzelf, zonder in bijzonderheden te treden omtrent de ambtsbezigheden van de schepenen, voor de oprichting van een bijkomend schepenenambt.

Is ons wetsvoorstel van dien aard dat het moeilijk financieel evenwicht van de stad Luik in 't gedrag zou brengen ? Geenszins. Enerzijds, zouden de bestuursdiensten, welke voor deze nieuwe taak staan, in elk geval bestaan. Anderzijds, is de bezoldiging van het College van Burgemeester en Schepenen bepaald binnen de perken van een globaal cijfer, dat niet mag overschreden worden, zodat de oprichting van een bijkomend schepenenambt eenvoudig moet uitlopen op een nieuwe verdeling der wedden in de schoot van het College van Burgemeester en Schepenen, zonder dat de gezamenlijke last van de gemeentebegroting hierdoor zou beïnvloed worden.

* * *

Om die redenen verzoeken wij het Parlement ons voorstel gunstig te onthalen. Weliswaar hebben plaatselijke omstandigheden de gelegenheid geschapen om langs wetgevende weg in te grijpen, maar buiten die gebeurtenissen van bijkomende aard hebben vereisten van algemeen belang en de bestendige belangen van de stad Luik ons er toe aangespoord om dit initiatief te nemen. Door aanvaarding van ons voorstel, zal het Parlement blijk geven dat het belang stelt, zowel in de stad Luik als in een maatschappelijke stand welke machtig bijdraagt tot de welvaart en de bekoorlijkheid van de grote stedelijke centra en, derhalve, tot 's Lands aanzien tegenover het buitenland.

J. REY.

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

A l'article 3 de la loi communale du 30 mars 1836, modifiée par la loi du 13 mars 1947, remplacer les mots « de Bruxelles et de Gand » par les mots « de Bruxelles, de Gand et de Liège ».

13 mars 1953.

J. REY,
G. DEJARDIN.

WETSVOORSTEL

Enig artikel.

In artikel 3 der Gemeentewet van 30 Maart 1836, gewijzigd bij de wet van 13 Maart 1947, worden de woorden « Brussel en Gent » vervangen door de woorden « Brussel, Gent en Luik ».

13 Maart 1953.