

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1956-1957.

SÉANCE DU 7 FÉVRIER 1957.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi donnant le planning des crédits budgétaires à allouer, en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus de certaines voies navigables.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1956-1957.

VERGADERING VAN 7 FEBRUARI 1957.

Verslag van de Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van het wetsontwerp dat de planning aangeeft van de toe te kennen begrotingskredieten met het oog op het verwezenlijken van een programma van werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton of meer.

Présents : MM. VAN BELLE, président; E. CLAEYS, DE COENE, DELOR, DURAY, FERON, GANSEMAN, GILSON, NEYBERGH, VAN PETEGHEM et LEMAL, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet en discussion nous vient de la Chambre des Représentants, où il a été adopté en séance du 24 janvier 1957, par 196 voix contre 4 et 2 abstentions.

Votre Commission a consacré une séance à l'examen de ce projet.

Exposé du Ministre.

Dès le début de la séance, le Ministre des Travaux Publics a précisé la portée du projet actuellement en discussion. Voici les traits essentiels de son intervention :

La nécessité de moderniser nos voies d'eau.

L'exposé des motifs du projet de loi modifiant le budget des Recettes et Dépenses extraordinaires de l'exercice 1956, en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus de certaines voies navigables, démontre clairement l'impérieuse nécessité de moderniser, sans aucun retard, le réseau de nos voies d'eau.

R. A 5290.

Voir :

Document du Sénat :

101 (Session de 1956-1957) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het voorgelegde ontwerp komt van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, waar het tijdens de vergadering van 24 Januari 1957 met 186 tegen 4 stemmen bij 2 onthoudingen werd aangenomen.

Uw Commissie heeft een vergadering aan het onderzoek van het ontwerp gewijd.

Uiteenzetting van de Minister.

Bij de aanvang van de vergadering heeft de Minister van Openbare Werken de betekenis van het ontwerp dat thans besproken wordt, nader toegelicht. Hier volgen de hoofdpunten van zijn betoog :

De noodzaak van modernisering van onze waterwegen.

In de memorie van toelichting op het wetsontwerp houdende wijziging van de begroting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1956, met het oog op het bevaarbaar maken van sommige waterwegen voor schepen van 1.350 ton en meer, wordt duidelijk aangetoond dat het dringend noodzakelijk is ons waterwegennet zonder verwijl te moderniseren.

R. A 5290.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

101 (Zitting 1956-1957) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

Ce document contient de nombreux arguments, essentiellement d'ordre économique, plaçant en faveur d'une telle politique. Mon intention, déclare le Ministre, n'est pas de les reprendre tous, mais bien d'attirer l'attention sur quelques aspects particuliers, trop souvent méconnus, de cette question.

Il s'agit en effet d'une question très importante, car, malgré que la plus grande partie de notre réseau des voies navigables est resté tel qu'il était il y a plus d'un siècle, son trafic n'a cessé de croître et ce dans une proportion plus grande que celle accusée par l'évolution de l'ensemble des modes de transport.

Si l'on compare le réseau des voies navigables belges avec celui des pays voisins, on constate que notre pays est privilégié quant à la densité de ce réseau. Seuls, en effet, les Pays-Bas nous surpassent en ce domaine.

Or, si plus de la moitié des voies néerlandaises sont navigables pour bateaux de 1.350 tonnes et plus, par contre, moins du quart du réseau belge est accessible à de tels bateaux.

Nos voies d'eau ne souffrent pas seulement d'une insuffisance de calibrage, elles se trouvent actuellement dans un état dangereux de vétusté.

C'est sous le Premier Empire, il y a 143 ans, que fut achevé le canal de Mons à Condé. C'est sous le régime hollandais, il y a 130 ans, que furent réalisés le canal de Pommerœul à Antoing et la canalisation de la Sambre. Quant aux écluses du canal du Centre et de la Meuse, plusieurs ont cent ans d'âge, d'autres plus de cinquante ans.

On conçoit immédiatement que la plupart de ces ouvrages donnent depuis des années déjà des signes de fatigue véritablement alarmants. Une construction terrestre peut résister sans grands dommages pendant un siècle et plus; il n'en est pas de même pour un ouvrage soumis de manière permanente à l'action destructrice de l'eau. Au surplus, les affaissements miniers ont augmenté le degré de vétusté de l'ensemble du réseau des voies navigables du bassin charbonnier, tels la Sambre, le canal de Charleroi et les canaux du Borinage.

Partout, nos voies d'eau nécessitent des réparations urgentes et un entretien très coûteux, effectué le plus souvent en pure perte. Je veux vous citer un exemple frappant.

La vétusté des anciens ouvrages en Meuse est telle qu'en deux hivers successifs, nous avons enregistré la rupture de quatre barrages : ceux de Visé, d'Hermalle-sous-Argenteau, d'Ampsin et de Sclayn. Non seulement les réparations effectuées d'urgence, sans avoir le caractère rassurant de réparations définitives, ont coûté cher au Trésor, mais encore le chômage consécutif à ces ruptures a entraîné, pour la batellerie et les industries qu'elle dessert, des pertes incalculables.

Dit stuk bevat tal van argumenten, die hoofdzakelijk van economische aard zijn en pleiten voor het voeren van een dergelijke politiek. Het ligt niet in mijn bedoeling, verklaart de Minister, deze argumenten nogmaals te ontwikkelen, doch wel U attent te maken op sommige bijzondere aspecten, welke al te vaak over het hoofd worden gezien.

Het geldt inderdaad een zeer belangrijke kwestie, want ondanks het feit dat het grootste gedeelte van ons waterwegennet gebleven is zoals het een eeuw geleden was, is het scheepvaartverkeer steeds toegenomen en wel in veel grotere mate dan de evolutie, die het geheel der vervoermiddelen heeft doorgemaakt.

Als men het Belgisch net der waterwegen vergeelijkt met dat van de buurlanden, komt men tot de bevinding dat ons land bevoorrecht is wat de dichtheid van dit net betreft. Op dit gebied staat alleen Holland er beter voor dan wij.

Welnu, terwijl in Holland meer dan de helft der waterwegen bevaarbaar zijn voor schepen van 1.350 ton en meer, kunnen in België minder dan één vierde van de waterwegen door dergelijke boten worden bevaren.

Onze waterwegen lijden niet alleen onder de ontoereikendheid van de kalibrering, maar bevinden zich thans ook in een gevaarlijke staat van vetustiteit.

Het was onder het Eerste Keizerrijk, 143 jaar geleden, dat het kanaal Bergen-Condé werd voltooid. Onder het Hollands bewind, 130 jaar geleden, werden het kanaal van Pommerœul naar Antoing en de kanalisering van de Samber verwezenlijkt. Wat de sluizen op het Centrumkanaal en op de Maas betreft, verscheidene er van zijn meer dan 50 jaar oud.

Men beseft onmiddellijk dat deze kunstwerken merendeels reeds sedert jaren tekenen van een werkelijk onrustwekkende vermoeidheid vertonen. Een constructie op de grond kan zonder al te grote schade meer dan een eeuw standhouden; dit geldt echter niet voor een kunstwerk dat op bestendige wijze aan de vernielende werking van het water is blootgesteld. Bovendien hebben de mijninzakkingen de vetusteitsgraad van de bevaarbare waterwegen van het kolenbekken, zoals de Samber, het kanaal van Charleroi en de kanalen van de Borinage, heel wat verhoogd.

Overal moeten aan onze waterwegen dringende herstellingswerken uitgevoerd worden en het onderhoud er van, dat meestal zuiver verlies is, brengt hoogoplopende kosten met zich. Sta mij toe U een treffend voorbeeld te geven.

De vetusteid van de vroegere kunstwerken op de Maas, is van die aard dat wij tijdens twee op elkaar volgende winters het breken van vier stuwen hebben vastgesteld : die van Wezet, Hermalle-sous-Argenteau, Ampsin en Sclayn. De dringend uitgevoerde herstellingen, die echter niet het geruststellend karakter van definitieve herstellingen vertonen, hebben de Schatkist heel wat gekost. Bovendien heeft ook nog het verlet, dat ingevolge deze breuken werd geleden, aan de scheepvaart en de nijverheid niet te berekenen verliezen berokkend.

Ce qui est plus grave encore, c'est que, du fait de la vétusté des ouvrages et des dangers que leur manœuvre présente, les services de la Meuse ont eu à déplorer des pertes de vies humaines.

Au cours des dix dernières années, quatre agents des plus qualifiés ont péri en manœuvrant les vieux barrages de la Meuse.

A ces accidents mortels, sont venus s'ajouter, au cours de la même période, de nombreux accidents de moindre gravité.

Il s'impose de mettre fin aussitôt que possible à cette succession d'événements malheureux, par la construction et la mise en service d'ouvrages modernes excluant tout risque d'accidents pour le personnel.

La modernisation du réseau ne consiste pas seulement dans le remplacement des écluses et des barrages, mais aussi dans l'élargissement et l'approfondissement de la voie. Des expériences ont montré qu'une péniche motorisée à puissance constante passe d'une vitesse de 5,2 kmh. dans une section calibrée pour 300 tonnes, à une vitesse de 8,1 kmh. dans une section modernisée, au gabarit de 1.350 tonnes. La diminution du nombre des écluses, la suppression des coudes et des rétrécissements, l'augmentation des sections transversales, conduisent à diminuer notablement la durée moyenne des parcours.

Alors qu'il faut en moyenne 66 heures de navigation pour effectuer le trajet Gand-Péronnes-Mons-Charleroi, ce parcours pourra se faire, dès achèvement du programme, en 30 heures au maximum. De même, la durée du trajet Anvers-Charleroi sera réduite de 52 à 26 heures; celle du trajet Charleroi-Liège, de 30 à 22 heures et celle du trajet Namur-Liège, de 14 à 9,30 heures.

Influence des travaux proposés sur les inondations.

La mise des voies d'eau au gabarit de 1.350 tonnes remédiera d'autre part aux inondations, actuellement fréquentes, provoquées par les rivières en crue.

Chacun de nous se rappelle certainement les inondations calamiteuses qui, en 1925-1926, ont ravagé les vallées de la Lys, de l'Escaut, de la Sambre et de la Meuse.

Les travaux de normalisation prévus au projet de loi permettront de soustraire radicalement à l'inondation périodique plus de 15.000 hectares de terrains comprenant de nombreuses zones bâties et industrielles.

C'est ainsi que la réalisation du canal circulaire autour de Gand se justifie autant par sa fonction d'évacuation des débits de l'Escaut et de la Lys que par celle qu'il remplira en tant que transport fluvial. Actuellement, il est impossible d'évacuer

Erger nog : wegens de vetustheid van de kunstwerken en het gevaar dat hun bediening oplevert, hebben de Diensten van de Maas zelfs het verlies van mensenlevens moeten betreuren.

Tijdens de laatste tien jaar zijn vier van de bekwaamste personeelsleden omgekomen bij het bedienen van de oude stuwen van de Maas.

Bij deze ongevallen met dodelijke afloop komen nog in dezelfde periode, tal van minder erge ongevallen.

Het is dringend noodzakelijk dat ten spoedigste aan deze reeks van ongevallen een einde zou worden gemaakt door het bouwen en het in bedrijf nemen van moderne kunstwerken waarbij elk gevaar van ongeval voor het personeel uitgesloten is.

De modernisering van het net bestaat niet enkel in het vervangen van de sluizen en de stuwen, maar ook in het verbreden en het verdiepen van de waterweg. De ervaring heeft geleerd dat een gemotoriseerde aak met konstant vermogen in een voor schepen van 300 ton gekalibreerd vak vaart tegen een snelheid van 5,2 km. per uur, terwijl in een gemoderniseerde, voor schepen van 1.350 ton bevaarbaar gemaakt vak deze snelheid op 8,1 km. per uur zou komen te liggen. De vermindering van het aantal sluizen, het uitschakelen van de bochten en versmallingen, het opvoeren van de dwarsdoorsneden beperken de gemiddelde duur van het traject aanzienlijk.

Daar waar er gemiddeld 66 uur moet gevaren worden om het traject Gent-Péronnes-Bergen-Charleroi af te leggen zal dit na voltooiing van het programma nog hoogstens 30 uur duren. Evenzo zal de duur van het traject Antwerpen-Charleroi van 52 op 26 uur komen te liggen; de reis Charleroi-Luik zal nog slechts 22 uur duren in plaats van 30, van Namen naar Luik 9,30 uur in plaats van 14 uur.

Invloed van de voorgestelde werken op de overstromingen.

Het bevaarbaar maken van de waterwegen voor schepen van 1.350 ton zal verder de thans vaak voorkomende overstromingen, te wijten aan het wassen der rivieren, verhelpen.

Ieder zal zich herinneren door welke rampspoedige overstromingen de vallei van de Leie, de Schelde, de Sambre en de Maas in 1925-1926 werden geteisterd.

De in het wetontwerp bepaalde normalisatiewerken zullen de mogelijkheid bieden meer dan 15.000 hectaren grond, omvattende tal van bebouwde en industriële zones, aan periodieke overstroming te onttrekken.

Zo is de verwezenlijking van het Ringkanaal rond Gent, evenzeer gerechtvaardigd door de rol, die het inzake afvoer van het Schelde- en Leiedebiet moet spelen als door de taak, die het in zake vervoer te water zal vervullen. Het is thans onmogelijk

l'entière des débits moyens de l'Escaut et de la Lys, en aval de Gand, vers l'Escaut maritime où ces eaux sont nécessaires pour le régime même du fleuve, sans inonder les caves des maisons situées dans la partie basse de cette ville.

Le canal circulaire formera un véritable rempart contre les inondations de la ville même et en facilitant l'évacuation des crues vers l'Escaut maritime, le canal Gand-Bruges-Ostende et le canal de Terneuzen; il sauvera des eaux toute la vallée de l'Escaut entre Audenarde et Merelbeke, la région touristique et de villégiature de la Lys, de Deurle, Laethem, Afsné et Tronchiennes et bien d'autres régions riveraines de ces deux cours d'eau.

La création du canal Nimy-Blaton-Péronnes fournira, de son côté, la possibilité d'écouler directement à l'Escaut, le débit de la Haine supérieure. De ce fait, la vallée de la Haine, en aval de Mons, ne connaîtra plus que les crues de la Trouille, de moindre importance. La présence du nouveau canal apportera donc au problème des inondations de la Haine inférieure qui affectent essentiellement les agglomérations de Jemappes, Quaregnon, Saint-Ghislain et Wasmuel, une solution radicale.

La modernisation de la section Bruxelles-Clabecq du canal de Charleroi, achevée en 1936, a permis de soustraire 240 hectares de terrains aux inondations endémiques provoquées par la Senne, en faisant jouer au canal calibré à cet effet le rôle de dérivation pour l'évacuation des têtes de crue de cette rivière, entre Lembeek et Vilvorde.

De même pour le versant Sambre, les inondations provoquées par le Piéton à Luttre, Roux et principalement à Marchienne-au-Pont et à Dampremy, ne seront bientôt plus qu'un mauvais souvenir, les travaux de modernisation étant déjà fort avancés.

Le Ministre en vient à la Sambre, où grâce

- au calibrage du lit, et
 - au remplacement des vieux barrages à poutrelles aux seuils trop élevés et aux débouchés insuffisants, par des barrages modernes n'offrant plus aucun obstacle à l'évacuation des crues exceptionnelles,
- les communes riveraines de Charleroi à Namur, telles que Châtelet, Farciennes, Tamines, Auvélais, Jemeppe, Floreffe et tant d'autres seront mises à l'abri des débordements de la rivière qui dévastaient périodiquement 1.800 hectares dans cette vallée.

Enfin, en ce qui concerne la Meuse, les vieux barrages à aiguilles et à hausses ont été établis au XIX^e siècle au droit des seuils naturels de la rivière où l'on pouvait passer à gué en période d'étiage. Il en résulte que les radiers de ces ouvrages forment obstacle en temps de crue à l'écoulement des eaux et favorisent les inondations.

het geheel van de gemiddelde debieten van Schelde en Leie, stroomafwaarts van Gent, naar de Zeeschelde af te voeren waar dit water nodig is voor het regime zelf van de stroom, zonder de kelders van de huizen in het laagstgelegen stads gedeelte te doen onderlopen.

Het Ringkanaal zal een echte dam vormen tegen overstroming van de stad zelf en door de afvoer van het overtollige water naar de Zeeschelde, het kanaal Brugge-Oostende en het kanaal van Terneuzen, zal de gehele vallei van de Schelde tussen Oudenaarde en Merelbeke, de toeristische en vacantiestreek van de Leie, Deurle, Latem, Afsnee en Drongen alsook tal van andere aan deze twee waterlopen liggende streken tegen het water vrijwaren.

Het aanleggen van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, zal zijnerzijds de mogelijkheid bieden het debiet van de Opper-Haine rechtstreeks naar de Schelde af te voeren. Hierdoor zal de Hainevallei, stroomafwaarts van Bergen, niet meer de weliswaar minder omvangrijke overstromingen van de Trouille te duchten hebben. Het nieuwe kanaal zal dus een radicale oplossing brengen voor het probleem der overstromingen van de Beneden-Haine, overstromingen welke thans vooral de agglomeraties van Jemappes, Quaregnon, Saint-Ghislain en Wasmuel teisteren.

De modernisering van het vak Brussel-Klabbeek van het kanaal van Charleroi, voltooid in 1936, heeft het mogelijk gemaakt 240 hectaren grond te onttrekken aan de door de Zenne veroorzaakte periodieke overstromingen, doordat zij het hiertoe gekalibreerd kanaal de rol doet vervullen van afleidingskanaal voor de afvoer van het hoogwater van deze rivier tussen Lembeek en Vilvoorde.

Evenzo zullen wat de Samberhelling betreft, de door de Piéton te Luttre, Roux en vooral te Marchienne-au-Pont en Dampremy veroorzaakte overstromingen weldra nog slechts een ware droom zijn, daar de moderniseringswerken reeds ver zijn gevorderd.

Zo komt de Minister tot de Samber, waar dank zij

- de profilering van de bedding,
 - en de vervanging der oude schotbalkstuwen met te hoog gelegen drempel en te kleine opening door moderne stuwen die niet de minste belemmering meer zijn voor de afvoer van uitzonderlijk hoogwater,
- de oevergemeenten tussen Charleroi en Namen, zoals Châtelet, Farciennes, Tamines, Auvélais, Jemeppe, Floreffe en vele andere, niet meer zullen hoeven vrezen dat de rivier nog buiten haar oevers treedt waardoor in die vallei geregeld 1.800 hectaren werden overstroomd.

Wat ten slotte de Maas betreft, werden de oude naald- en klapstuwen in de XIX^e eeuw gebouwd op de plaats van de natuurlijke drempels in de rivier, waar men in de zomerperiode de rivier kon doorwaden. Daaruit volgt dat de vloeren van die kunstwerken in tijden van hoogwater een hinderpaal zijn bij de afvoer van het water en de overstromingen in de hand werken.

- Par la construction des barrages modernes de Moncin et de Ramet-Yvoz,
- par le calibrage du lit du fleuve par des dragages d'approfondissement, et enfin
- par des travaux d'endiguement et de démergement, on a pu déjà actuellement sauver définitivement la ville de Liège et les communes immédiatement en amont, des inondations catastrophiques telles que celles de 1925-1926 qui ont ruiné si profondément le cœur du bassin industriel mosan.

La construction du barrage de Neuville-sous-Huy, actuellement en cours, va marquer une nouvelle étape dans cette voie et il en sera de même lors du remplacement des barrages désuets en amont par des barrages modernes à seuils abaissés.

Avantages économiques du projet.

A côté du rôle primordial des voies d'eau en tant que facteurs de transport et d'évacuation des crues, elles présentent des avantages économiques complémentaires nullement négligeables.

C'est ainsi :

- qu'à côté des barrages de Moncin et de Ramet-Yvoz sur la Meuse, des centrales hydrauliques récupèrent l'énergie au fil de l'eau;
- que 150.000 mètres cubes d'eau amenés de la Meuse et libérés par les écluses du canal Albert sont fournis journellement au « Antwerpse Waterwerken » en vue de l'alimentation en eau potable de l'agglomération anversoise, prestation dont on peut apprécier la valeur en citant que le barrage d'Eupen avec son adduction jusque Liège assurant un débit journalier de 75.000 mètres cubes environ entraînera une dépense globale de l'ordre de 1.500.000.000 de francs;
- que la voie d'eau étant une voie ouverte, donc accessible par tout le long de ses rives, permet l'implantation d'industries nouvelles telles que l'établissement récent de la Grande Cimenterie Moderne de Lixhe. Que dans ce même ordre d'idées, toute industrie fait appel à une consommation d'eau dans son cycle de fabrication et en incorpore dans sa production ce qui explique la localisation de la majeure partie de notre industrie le long des voies d'eau.

L'ensemble de ces nécessités économiques devait sans aucun doute militer en faveur de l'exécution du programme d'amélioration des voies navigables tel qu'il a été repris dans le programme décennal des investissements publics 1948-1957 déposé à la Chambre des Représentants sous le n° 116.

Or, l'examen fait par la Commission Economique Interministérielle dépendant du Comité Ministériel de Coordination Economique, faisant le bilan des réalisations faites fin 1953 dans le cadre du programme décennal des investissements publics, arrivait à la conclusion que c'était celui de la modernisation des voies navigables qui accusait le plus grand retard.

- Door de bouw van de moderne stuwen te Monsin en Ramet-Yvoz,
- door de profilering van de rivierbedding door uitbaggering, en ten slotte
- door bedijkings- en ontwateringswerken, heeft men reeds nu de stad Luik en de onmiddellijk stroomopwaarts gelegen gemeenten definitief kunnen beveiligen tegen rampspoedige overstromingen zoals die van 1925-1926, die het hart van het Luikse industriebekken zozwaar hebben geteisterd.

De bouw van de stuw te Neuville-sous-Huy, thans in uitvoering, is een nieuwe stap op die weg, die nog door andere zal worden gevolgd wanneer de stroomopwaarts gelegen verouderde stuwen zullen worden vervangen door moderne kunstwerken met verlaagde drempel.

Economische voordelen van het ontwerp.

Benevens de eersterangsrol van de waterwegen als verkeersweg en als middel tot afvoer van hoogwater, bieden ze ook economische voordelen die geenszins mogen worden verwaarloosd.

Aldus :

- winnen de naast de stuwen te Monsin en Ramet-Yvoz gebouwde electriciteitscentrales energie uit het stromende water;
- worden uit de Maas, via de sluizen in het Albertkanaal, dagelijks 150.000 kubieke meters water geleverd aan de « Antwerpse Waterwerken » om de Antwerpse agglomeratie van drinkwater te voorzien, een prestatie die men naar waarde zal weten te schatten wanneer men bedenkt dat de Vesderstuwdam met zijn transportleiding naar Luik die dagelijks ongeveer 75.000 kubieke meters drinkwater zal aanvoeren, een totale uitgave van rond 1.500.000.000 frank zal vergen;
- zal de waterweg, die een open weg is, dus toegankelijk over de gehele lengte van zijn oevers, nieuwe industrieën in het leven roepen, zoals de onlangs gebouwde « Grande Cimenterie Moderne » te Lixhe. Dat, in dezelfde gedachten-gang, iedere industrie in haar productieproces water gebruikt en in haar productie water verwerkt, is de verklaring voor het feit dat onze industriële bedrijven grotendeels langs de waterwegen zijn gevestigd.

Al die economische eisen samen zouden stellig moeten pleiten voor de uitvoering van het programma tot modernisering van de waterwegen, zoals het voorkomt in het tienjarenplan der openbare investeringen 1948-1957, dat bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers is ingediend onder n° 116.

Welnu, de Interministeriële Economische Commissie, die afhangt van het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie, heeft de balans opgemaakt van hetgeen tot op het einde van 1953 in het bestek van het tienjarenprogramma der openbare investeringen is tot stand gebracht en is tot het besluit gekomen dat het de modernisering van de waterwegen is die de grootste vertraging heeft ondergaan.

Comblen le déficit des années antérieures n'est guère possible. Aussi, le projet de loi se limite aux travaux de modernisation seulement d'une partie du réseau de voies navigables et comprend la mise à 1.350 tonnes du canal de Charleroi à Bruxelles, ainsi que la branche principale de Seneffe à La Louvière, le canal Nimy-Péronnes, la Sambre entre Monceau et Namur, la Meuse entre Liège et la frontière française, le canal circulaire autour de Gand, le Haut Escaut, le canal du Centre.

Pourquoi le programme fractionné se limite-t-il à ces voies navigables ?

Diverses raisons justifient ce choix.

Avant tout elles desservent la région carolorégienne, le Centre et le Borinage avec leurs industries sidérurgiques, charbonnières et chimiques.

Elles les relient entre elles ainsi qu'à l'industrie mosane et au centre charbonnier campinois et enfin elles donnent un accès sûr et rapide à nos ports maritimes d'Anvers et de Gand.

Ces centres économiques tirant leur activité du charbon et de l'acier, s'ils ne veulent pas mourir, doivent disposer à bref délai de larges voies d'eau afin que, dans le cadre du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier qui écarte toute discrimination dans les conditions de transport, ils puissent lutter à conditions égales avec les autres centres similaires.

Enfin les voies d'eau retenues sont celles pour lesquelles les programmes d'amélioration sont actuellement déjà en cours d'exécution. En effet, pour l'ensemble de ces voies navigables, 11 milliards de francs de nos jours ont déjà été investis sans qu'aucune soit achevée.

Il va de soi que, parallèlement au programme des 1.350 tonnes, d'autres voies navigables seront améliorées ou éventuellement créées, mais cela dans la limite des possibilités budgétaires et si on est certain de pouvoir conduire les travaux à bonne fin à un rythme suffisamment rapide pour que la rentabilité en soit assurée en temps voulu.

Le projet de loi des 1.350 tonnes a un triple objectif.

- 1^o Donner au pays la certitude que le programme restreint de première urgence sera poursuivi jusqu'à son achèvement et ce dans un délai économiquement utile;
- 2^o Assurer que le programme se déroulera suivant un timing établi de manière à assurer la rentabilité certaine et immédiate de chaque partie du réseau classée suivant un ordre d'urgence;
- 3^o Permettre, par la planification, à l'Administration des Ponts et Chaussées de mieux ordonner et approfondir ses projets et à l'entreprise de suivre une politique plus saine de cadre et d'équipement.

De achterstand van de vorige jaren inhalen is schier onmogelijk. Het wetsontwerp is dan ook beperkt tot de werken voor de modernisering van slechts een deel van het waterwegennet en omvat het bevaarbaar maken voor schepen van 1.350 ton van het kanaal van Charleroi naar Brussel, alsmede van de hoofdvertakking van Seneffe naar La Louvière, van het kanaal Nimy-Péronnes, van de Sambre tussen Monceau en Namen, van de Maas tussen Luik en de Franse grens, van de ringvaart te Gent, van de Boven-Schelde, van het kanaal van het Centrum.

Waarom is dit fragmentarisch programma tot die waterwegen beperkt ?

Allerlei redenen rechtvaardigen die keus.

Ten eerste bedienen die waterwegen de streken van Charleroi, het Centrum en de Borinage met hun metaal-, kolen- en chemische industrieën.

Ze verbinden ze met elkaar en tevens met de Maasindustrie en het Kempisch kolenbekken. Ze zijn ten slotte een zekere en vlugge verbinding met onze zeehavens Antwerpen en Gent.

Deze economische centra, die hun bedrijvigheid aan de steenkolen en het staal te danken hebben, moeten, zo ze niet willen verdwijnen, binnenkort over brede waterwegen kunnen beschikken, opdat ze op gelijke voet met de andere gelijkaardige centra zouden kunnen concurreren in het raam van het Verdrag tot instelling van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, dat alle discriminatie in de voorwaarden van verkeer van de hand wijst.

Tenslotte, wordt rekening gehouden met de waterwegen waarvoor de verbeteringsprogramma's thans al in uitvoering zijn. Voor al die waterwegen zijn immers reeds 11 milliard frank geïnvesteerd, zonder dat één er van reeds voltooid is.

Het spreekt vanzelf dat naast het programma van 1.350 ton andere waterwegen zullen worden verbeterd en eventueel worden aangelegd, doch zulks binnen de perken van de budgetaire mogelijkheden, en indien men er zeker van is dat de werken tot een goed einde zullen kunnen gebracht worden, volgens een tempo dat voldoende snel is opdat de rendabiliteit er te bekwamer tijd zou van verzekerd zijn.

Het wetsontwerp betreffende de 1.350 ton heeft een drievoudig doel

- 1^o Aan het land de verzekering geven dat het beperkt programma van de meeste dringende werken tot hun voltooiing zal worden voortgezet, en zulks binnen een economisch nuttige termijn;
- 2^o Het ontworpen programma verwezenlijken volgens een tijdschema dat zodanig is vastgesteld, dat elk deel van het net, gerangschikt volgens een orde van dringendheid, zeker en onmiddellijk rendabel wordt;
- 3^o Dank zij de planning het Bestuur van Bruggen en Wegen in de mogelijkheid stellen, zijn ontwerpen beter te ordenen en grondig te bestuderen, terwijl de aanneming daardoor een gezondere kader- en uitrustingspolitiek kan toepassen.

Le présent projet de loi répond aux mêmes impératifs qui ont conduit le Parlement à adopter la loi du Fonds des Routes et celle de l'extension et de la modernisation du port d'Anvers.

C'est donc avec confiance, a déclaré le Ministre en terminant, que j'attends que vous y apportiez votre adhésion unanime.

Observations présentées par des commissaires.

Un commissaire rappelle que le programme décennal de 1947 n'a pas été exécuté et que les travaux prévus à tous les budgets antérieurs, n'ont pas été réalisés.

Il admet que l'on propose des réalisations pour 11 milliards, mais il sait, par expérience, que l'exécution des programmes subit toujours des retards.

Il manque au projet, actuellement en discussion, sa base essentielle : les moyens financiers pour le réaliser.

Pourquoi M. le Ministre ne dépose-t-il pas un projet du genre de celui du « Fonds des Routes », qui, s'il n'est pas parfait, a, du moins, le mérite de proposer une solution au problème du financement.

Le projet de loi se borne à émettre le vœu que, de 1957 à 1966, le Ministre veuille bien honorer ce programme et prévoir au budget les crédits correspondants.

Le même commissaire approuve le fait que le canal de Charleroi à Bruxelles figure en bonne place et que son achèvement soit prévu pour 1960.

Il faut terminer les travaux entamés. Le commissaire est d'accord que l'on adopte cette politique pour le canal Nimy-Blaton-Péronnes, mais il demande que l'on veuille à ce que le Borinage ne doive pas attendre cinq ans pour que les bateaux de 1.350 tonnes, ou même ceux de 600 tonnes, puissent atteindre Gand et Anvers. On ne peut dissocier la question du canal Nimy-Péronnes de celle de la liaison Haut-Escaut-Gand, si l'on veut éviter que les investissements ne soient pas rentables. L'importance du Haut-Escaut est grande; avant même d'avoir été modernisé, il constitue, déjà, la deuxième grande voie navigable du pays.

A la page 8 de l'exposé des motifs (Document de la Chambre n° 582/1), on laisse entrevoir la possibilité d'un dédoublement du trafic; dans ce cas, la navigation atteindrait un volume égal à celui de la navigation sur le tronçon central du canal Albert.

Le Haut-Escaut constitue, avec des embranchements, la seule liaison importante par eau avec la France; il intéresse, au plus haut point, les industriels du Nord de ce pays.

Au surplus, le chômage qui sévit dans certaines régions des bords de l'Escaut, constitue un problème national.

En conséquence, ce commissaire demande qu'il soit donné au Haut-Escaut et au Ringvaart, une meilleure place dans ce programme, c'est-à-dire, après le canal Nimy-Péronnes.

Het onderhavig wetsontwerp beantwoordt aan dezelfde eisen als die welke het Parlement de wet op het Wegenfonds en die op de uitbreiding en de modernisering van de haven van Antwerpen hebben doen goedkeuren.

Ik durf dus vertrouwen zo verklaarde tenslotte de Minister, dat U er eenparig mede zult instemmen.

Opmerkingen van de commissieleden.

Een lid herinnert er aan dat het tienjaren-programma van 1947 niet werd verwezenlijkt en dat alle werken die op al de vorige begrotingen voorkwamen, niet werden uitgevoerd.

Hij neemt aan dat voor 11 milliard verwezenlijkingen worden voorgesteld, maar bij ervaring weet hij dat de uitvoering van de programma's steeds vertraging lijdt.

Voor het besproken ontwerp ontbreekt de hoofzaak : de financiële middelen om het te kunnen uitvoeren.

Waarom dient de Minister geen ontwerp in zoals dat van het Wegenfonds, hetwelk, zonder volmaakt te zijn, toch de verdienste heeft dat het een oplossing brengt voor het financieringsprobleem.

Het wetsontwerp spreekt alleen de wens uit dat de Minister, van 1957 tot 1966, het voorgestelde programma zal naleven en op de begroting de overeenstemmende kredieten zal uittrekken.

Hetzelfde lid is verheugd dat het kanaal Charleroi-Brussel vooraan op de lijst staat en dat de voltooiing ervan tegen 1960 verwacht wordt.

De begonnen werken moeten voltooid worden; het commissielid keurt deze politiek voor het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes goed, maar vraagt dat er voor wordt gezorgd dat de Borinage geen vijf jaar moet wachten vooraleer de schepen van 1.350 ton, ja zelfs die van 600 ton, Gent en Antwerpen kunnen bereiken. Men mag de kwestie van het kanaal Nimy-Péronnes niet scheiden van het probleem der verbinding Bovenschelde-Gent, zo men wil voorkomen dat de investeringen niet rendabel zijn. Het belang van de Bovenschelde is groot; zelfs nu, vóór haar modernisering, is zij de tweede waterweg van het land.

Op blz. 8 van de memorie van toelichting (Gedr. St. van de Kamer, n° 582/1) laat doorschermeren dat het verkeer verdubbeld kan worden; in dat geval zou de scheepvaart er even belangrijk zijn als op het centraal vak van het Albert-kanaal.

De Bovenschelde vormt met haar vertakkingen de enige belangrijke verbinding te water met Frankrijk; zij is van het grootste gewicht voor de industriëlen in het Noorden van dat land.

Bovendien is de werkloosheid, die in bepaalde streken aan de oevers van de Schelde heerst, een nationaal probleem.

Derhalve vragen wij dat aan de Bovenschelde en de Ringvaart een betere plaats op het programma zou worden ingeruimd, d.w.z. onmiddellijk na het kanaal Nimy-Péronnes.

Un autre commissaire appuie l'argumentation développée par l'orateur précédent et déclare que le projet n'impose aucune obligation impérieuse au Gouvernement actuel, ni aux gouvernements à venir :

1^o ni en ce qui concerne l'inscription des crédits qu'il prévoit;

2^o ni pour ce qui est de l'exécution des travaux y mentionnés.

En soulignant la nécessité de l'exécution de ces travaux, et ce, dans un délai déterminé, on impose aux gouvernements, des obligations dont ils devront tenir compte.

Le projet, déclare le commissaire, ne nous donne pas satisfaction en ce qui concerne le « planning » et le « timing » des travaux à exécuter.

Les travaux prévus au :

2^o Canal Nimy-Péronnes;

5^o Ringvaart de Gand et

6^o Haut-Escaut, constituent un tout.

Il est inadmissible que l'on prévoie, le commencement des travaux du 2^o pour 1957 et leur achèvement pour 1959, alors, qu'en ce qui concerne les travaux prévus au 5^o et au 6^o, on ne prévoie l'inscription des derniers crédits que pour 1964.

Le même commissaire n'admet pas que le canal Gand-Bruges-Ostende ne figure pas dans l'énumération des travaux d'importance primordiale.

Ce canal, datant du XVII^e siècle, se trouve dans un si mauvais état, que des travaux d'entretien urgents, très importants et très coûteux, s'imposent pour maintenir un gabarit maximum de 600 tonnes.

C'est la seule voie navigable reliant aux ports de Gand et d'Anvers, le Nord-Ouest de la Flandre Orientale, ainsi que le Centre et le Nord-Ouest de la Flandre Occidentale. Il conviendrait, au même titre que pour les travaux indiqués dans le projet, de procéder, dans les mêmes délais, à la mise au gabarit de 2.000 tonnes de cette voie navigable.

Un autre commissaire s'intéresse au canal du Centre qui serait insuffisant pour assurer des transports normaux. Il signale que les transports par camion coûtent moins chers aux usagers que ceux qui s'effectuent par eau.

Réponse du Ministre.

Le programme décennal des investissements publics 1948-1957 dressé à cette époque par le Ministre du Budget et le Ministre de la Coordination Economique et du Rééquipement National, a été soumis au Parlement par le Gouvernement, avec cette

Een ander lid steunt de argumentatie van de vorige spreker en verklaart dat het ontwerp de huidige Regering, evenmin als de volgende regeringen, enige gebiedende verplichting oplegt :

1^o noch wat de uittrekking van de kredieten betreft;

2^o noch wat de uitvoering van de vermelde werken aangaat.

Door te wijzen op de noodzakelijkheid die werken binnen een bepaalde termijn uit te voeren, legt men de regeringen verplichtingen op waarmee zij rekening zullen moeten houden.

Het lid verklaart verder dat het ontwerp niet voldoet inzake « planning » en « timing » van de uit te voeren werken.

De werken aan :

2^o het kanaal Nimy-Péronnes;

5^o de Ringvaart rond Gent en

6^o de Bovenschelde vormen een geheel.

Het is onaanvaardbaar dat de aanvang van de werken onder 2^o tegen 1957 en hun voltooiing tegen 1959 in het vooruitzicht worden gesteld, indien de laatste kredieten voor de werken onder 5^o en 6^o eerst in 1964 zullen worden uitgetrokken.

Hetzelfde lid kan niet aannemen dat het kanaal Gent-Brugge-Oostende niet genoemd wordt onder de werken van hoofdzakelijk belang.

Dit kanaal dagtekent uit de XVII^e eeuw en bevindt zich in zulk een erbarmelijke toestand dat dringende, zeer belangrijke en zeer kostelijke onderhoudswerken vereist zijn om de bevaarbaarheid voor schepen van ten hoogste 600 ton te behouden.

Het is de enige bevaarbare weg die de havens van Gent en Antwerpen met het Noordwesten van Oost-Vlaanderen, evenals het Centrum en het Noordwesten van West-Vlaanderen verbindt. Men zou, zoals voor de in het ontwerp vermelde werken en binnen dezelfde termijn, die waterweg bevaarbaar moeten maken voor schepen van 2.000 ton.

Een ander lid handelt over het kanaal van het Centrum dat, zou niet voldoen voor normale transporten. Hij wijst er op dat het vervoer per vrachtwagen hier goedkoper is dan het vervoer te water.

Antwoord van de Minister.

Het tienjarenplan inzake openbare investeringen 1948-1957, dat opgemaakt werd door de toenmalige Minister van Begroting en de Minister voor Economische Coördinatie en 's Lands Wederuitrusting, is door de Regering aan het Parlement

restriction que le travail était très imparfait et qu'une mise au point et une adaptation devraient progressivement être atteintes pour conduire à une coordination et à une orientation rationnelle des investissements publics.

Malheureusement, ce programme décennal n'a jamais été soumis au vote des deux Assemblées.

Si dans certains secteurs le programme décennal accuse un retard appréciable, cela résulte des dépenses exceptionnelles qui ont dû être consenties dans le secteur de la Défense Nationale.

Le présent projet de loi, une fois voté, ne restera pas un simple souhait pieux si le Parlement soigne pour que les crédits nécessaires soient octroyés à temps.

* * *

Dans le passé, des erreurs importantes ont été commises.

Pour les voies navigables, 11 milliards — estimation en francs de nos jours — ont été dépensés sans planning et sans résultat pratique.

Grâce au projet de loi, il sera possible de rendre rentables, dans un délai relativement court, les sommes déjà investies.

* * *

Pour la détermination de l'ordre d'urgence de modernisation de chacune des voies navigables, il a été tenu compte de tous les éléments du problème, tant au point de vue des dépenses déjà faites, qu'à celui des nécessités de la navigation, de la vétusté des ouvrages et d'autres facteurs économiques.

Tout le monde semble être d'accord pour donner la priorité absolue à la modernisation du canal de Charleroi.

Cette même priorité a été accordée pour le canal Nimy-Péronnes.

Le Ministre est d'accord qu'il aurait mieux valu de travailler de l'aval vers l'amont en partant donc de Gand, le Haut-Escaut et le canal du Borinage, de Péronnes vers Nimy.

Mais cette manière de travailler aurait dû être suivie il y a quarante ans. Actuellement, certains ouvrages d'art des canaux du Borinage sont arrivés, par leur vétusté, à la limite de leur utilisation et obligent de terminer aussi rapidement que possible la jonction Blaton-Péronnes, si l'on ne veut pas être astreint à dépenser des millions à des travaux de réparation.

En donnant la priorité tant au canal de Charleroi qu'à celui de Nimy-Péronnes, compte tenu de l'obligation de rester dans des limites d'une dépense annuelle acceptable, il a été nécessaire de retarder les travaux de modernisation de la Sambre et de la Meuse. Pourtant, là également, les ouvrages sont d'une stabilité des plus précaires ; c'est ce qui explique qu'il a été nécessaire de prévoir la Sambre et la Meuse immédiatement après les deux canaux précités et avant le canal circulaire autour de Gand et les travaux de calibrage du Haut-Escaut.

voorgelegd met dien verstande dat het hier een nog zeer onvolmaakt werk betrof dat geleidelijk aangepast en bijgewerkt moest worden om tot een coördinatie en een rationele oriëntering van de openbare investeringen te komen.

Ongelukkig is dit tienjarenplan nooit in beide Kamers in stemming gebracht.

Dat het plan in sommige sectoren een aanzienlijke achterstand heeft geleden is te wijten aan de buitengewone uitgaven, welke men heeft moeten doen inzake landsverdediging.

Zodra het goedgekeurd is, zal dit wetsontwerp geen vrome wens blijven, op voorwaarde dat het Parlement er wil voor zorgen dat de nodige kredieten op tijd en stond worden toegekend.

* * *

In het verleden werden grove vergissingen begaan.

Inzake bevaarbare waterwegen werden — in huidige franken — zo maar 11 milliard uitgegeven zonder enige planning noch practisch resultaat.

Dank het wetsontwerp zullen de reeds geïnvesteerde bedragen binnen een betrekkelijk kort tijdsverloop renderend kunnen worden gemaakt.

* * *

Om de orde van voorrang bij het moderniseren van elk der bevaarbare waterwegen te bepalen, werd rekening gehouden met alle aspecten van het probleem zowel ten aanzien van de reeds gedane uitgaven als ten aanzien van de eisen van de scheepvaart, de vetustiteit der kunstwerken en andere economische factoren.

Iedereen schijnt het er over eens te zijn om aan de modernisering van het Kanaal van Charleroi de absolute voorrang te verlenen.

Een dergelijke voorrang zou ook voor het kanaal Nimy-Péronnes worden verleend.

De Minister gaat er mede akkoord dat het beter zou zijn geweest stroomopwaarts te werken en dus te beginnen in Gent, aan de Bovenschelde en het kanaal van de Borinage van Péronnes naar Nimy.

Deze werkwijze had men echter reeds sedert veertig jaar moeten volgen. Thans hebben sommige kunstwerken op de kanalen van de Borinage wegens hun vetustiteit, de grens van hun bruikbaarheid bereikt en verplichten zij ons zo vlug mogelijk de verbinding Blaton-Péronnes af te werken, zo wij ons niet willen genooddacht zien ettelijke millioenen aan herstellingswerken te besteden.

Door zowel aan het kanaal van Charleroi, als aan dat van Nimy naar Péronnes de voorrang te verlenen, waardoor rekening werd gehouden met de verplichting binnen de perken van een redelijke jaarlijkse uitgave te blijven, dienden de werken tot modernisering van Samber en Maas uitgesteld te worden. Daar echter vertonen de kunstwerken eveneens een zeer geringe stabiliteit waardoor het te verklaren is dat de modernisering van Samber en Maas onmiddellijk na die van de twee voornoemde kanalen komt en vóór de Ringvaart te Gent en de kalibrering der Bovenschelde.

Il ne faut pas croire que dès qu'une partie du réseau sera mise à 1.350 tonnes, des bateaux de ce tonnage vont immédiatement l'emprunter.

Dès l'achèvement du canal Nimy-Péronnes, les écluses permettront, comme celles déjà existantes sur le Haut-Escaut, d'écuser en une fois quatre péniches de 300 tonnes, ce qui représentera déjà un résultat très favorable dans l'économie des transports.

* * *

En ce qui concerne le canal Gand-Bruges-Ostende, celui-ci ne fut pas repris dans le projet de loi des 1.350 tonnes, étant donné que cette voie sera aménagée pour 2.000 tonnes.

Actuellement, la navigation y est déjà possible pour des bateaux de 600 tonnes et dès lors, si on avait inclus le dit canal, on n'aurait pu lui assigner que la huitième place, ce qui aurait situé le début des travaux d'amélioration d'ici dix ans.

Pourtant, ce problème de la liaison Gand-Bruges-Ostende doit être résolu dans un délai plus rapproché et trouvera sa solution par des crédits convenables à prévoir dans le budget extraordinaire.

* * *

Plus que jamais, déclare le Ministre, je me rends compte de la nécessité du présent projet de loi.

Les interventions actuelles, ainsi que celles qui se sont fait jour lors de la même discussion du projet à la Chambre, ont montré la tendance à inclure pratiquement toutes les voies navigables dans la loi-programme.

Ceci ne peut à nouveau conduire que vers une dispersion des crédits retardant, comme le passé nous l'a montré, la rentabilité des investissements consentis.

* * *

Quant à la constitution d'un Fonds Autonome des Voies Navigables, la situation n'est pas la même que celle qui a favorisé la création du Fonds des Routes. Le problème des voies navigables n'intéresse pas les masses et dès lors des emprunts axés sur cet objectif ne pourraient rencontrer un succès analogue à celui que nous avons connu lors du premier emprunt du Fonds des Routes.

* * *

Le Ministre répond que le canal du Centre est repris dans le projet en discussion et que les observations présentées à ce sujet ne lui avaient pas échappé. Il y sera porté remède dans le cadre des travaux prévus.

Explications fournies par M. le Directeur général des Ponts et Chaussées.

Sur l'initiative du Ministre, son Chef de Cabinet, M. le Directeur Général des Ponts et Chaussées, donne quelques précisions d'aspect technique, sur les observations présentées.

Men mag zich immers niet inbeelden dat zodra een bepaald vak op 1.350 ton is gekalibreerd, de schepen van deze tonnemaat het onmiddellijk zullen gebruiken.

Zodra het kanaal van Nimy-Péronnes af is, zullen de sluizen — zoals die welke reeds op de Bovenschelde bestaan — het mogelijk maken om in éénmaal 4 aken van 300 ton te schutten, wat op gebied van transport reeds een merkwaardig resultaat is.

* * *

Wat het kanaal Gent-Brugge-Oostende betreft, dit is niet opgenomen in het ontwerp betreffende de 1.350 ton, omdat deze waterweg geschikt gemaakt zal worden voor schepen van 2.000 ton.

Thans is aldaar de scheepvaart reeds mogelijk voor schepen van 600 ton. Indien men voornoemd kanaal in het ontwerp had opgenomen, zou het op de achtste plaats zijn gekomen, zodat de verbeteringswerken eerst over tien jaar aangevat hadden kunnen worden.

Het probleem van de verbinding Gent-Brugge-Oostende moet echter binnen een korter tijdsverloop opgelost worden en wel door het uittrekken van passende kredieten op de buitengewone begroting.

* * *

Meer dan ooit geef ik mij rekenschap van de noodzakelijkheid van dit wetsontwerp, aldus de Minister.

Wat hier en in de Kamer bij de bespreking van hetzelfde ontwerp gezegd is, heeft aangetoond dat dit ontwerp de strekking heeft practisch alle bevaarbare waterwegen in het bij de wet vastgelegd programma op te nemen.

Dit mag echter niet opnieuw leiden tot versnippering der kredieten waardoor de rendabiliteit der investeringen, zoals in het verleden maar al te dikwijls het geval was, wordt vertraagd.

* * *

Wat de oprichting van een Zelfstandige Fonds der Waterwegen betreft, hier bestaat niet dezelfde toestand als die, welke de instelling van het Wegenfonds in de hand heeft gewerkt.

Het probleem der waterwegen interesseert de grote massa niet en derhalve zouden de leningen, voor dit doel uitgeschreven, niet hetzelfde succes hebben als de eerste lening van het Wegenfonds.

* * *

De Minister antwoordt dat het Centrumkanaal in het besproken ontwerp voorkomt en dat de gemaakte opmerkingen hem niet zijn ontgaan. Het nodige zal gedaan worden binnen het kader van de ontworpen werken.

Toelichting door de Directeur-Generaal van Bruggen en Wegen.

Op verzoek van de Minister verschaft zijn kabinetschef, Directeur generaal van Bruggen en Wegen, enkele technische ophelderingen in verband met de gemaakte opmerkingen.

Les canaux du Borinage, qui ne comprennent que des écluses permettant le passage d'une seule péniche de 300 tonnes, sont arrivés à leur saturation au point de vue du nombre de bateaux qu'il est possible d'écluser par jour.

Leur degré d'usure est tel que bien souvent il est nécessaire de les mettre hors service, de manière à permettre l'exécution de travaux d'entretien de plus en plus onéreux.

Par la réalisation du canal Nimy-Blaton-Péronnes, il y aura un double résultat immédiat :

1^o le remplacement des dix-sept écluses vétustes et manœuvrées à la main, par deux grandes écluses modernes commandées électriquement, d'où diminution importante de la perte de temps d'éclusage;

2^o le remplacement d'une cunette étriquée par une section largement dimensionnée. A ce sujet, il est intéressant de relater le résultat d'expériences faites sur le canal de Bruxelles à Charleroi.

On a constaté que la puissance nécessaire au déplacement d'un bateau du type spits de 300 tonnes, était de 100 CV pour une vitesse de 8,5 km/heure dans les anciennes parties étroites du canal dont la section transversale est de 36 mètres carrés.

Au contraire, dans la partie modernisée à section égale à 120 mètres carrés, cette puissance est tombée à 27,5 CV pour la même vitesse.

Lors des essais à puissance constante, la vitesse de 5,2 km/heure dans l'ancien canal est passée à 8,1 km/heure dans la section modernisée.

Ceci démontre que la rentabilité de la section Nimy-Péronnes sera très élevée dès son achèvement, puisqu'elle pourra accepter un trafic plus important que celui actuellement possible dans les canaux du Borinage et ce à un frêt beaucoup plus bas.

Ces considérations et celles qui suivent justifient que le canal Nimy-Péronnes se place dans l'ordre des priorités avant les travaux de calibrage du Haut-Escaut.

En effet, contrairement aux canaux du Borinage, vétustes et sursaturés, le Haut-Escaut comprend des ouvrages modernes et est à même de répondre à un trafic plus important que celui qui existe actuellement.

Après la guerre 1914-1918, les ouvrages de canalisation du Haut-Escaut ayant été détruits, les vieilles petites écluses ont été remplacées par des écluses à grandes dimensions commandées électriquement et permettant le passage simultané de quatre péniches de 300 tonnes avec remorqueur.

Cette première phase de modernisation n'a pas manqué de promouvoir une augmentation très sensible du trafic sur le Haut-Escaut. Le tonnage annuel avec les petites écluses n'a jamais atteint les 2 millions de tonnes, alors qu'actuellement il dépasse 5 millions de tonnes par an.

De kanalen van de Borinage, die uitgerust zijn met sluizen waarin slechts een enkele aak van 300 ton kan geschikt worden, zijn thans overververzadigd wat het aantal schepen betreft die er per dag door kunnen varen.

Zij zijn zo vervallen dat het dikwijls nodig is ze buiten dienst te stellen om herstellingswerken uit te voeren die steeds maar duurder worden.

Door de verwezenlijking van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, zal onmiddellijk een dubbel resultaat worden bereikt :

1^o de vervanging van zeventien vervallen sluizen die nog met de hand bediend worden, door twee grote moderne elektrische sluizen, met het gevolg dat de schutstijd sterk verkort zal worden;

2^o de vervanging van een smalle bedding door een vak van brede afmetingen. Omtrent dit laatste resultaat is het interessant de uitslagen van de proefnemingen op het kanaal van Brussel naar Charleroi te vermelden.

Men heeft vastgesteld dat de drijfkracht voor een binnenschip van het type spits van 300 ton, 100 PK bedroeg voor een snelheid van 8,5 km per uur, wanneer het zich bevond in de oude en enge gedeelten van het kanaal waarvan de dwarsdoorsnede 36 vierkante meter bedraagt.

In het gemoderniseerd gedeelte van 120 vierkante meter doorsnede is daarentegen deze kracht gedaald tot 27,5 PK voor dezelfde snelheid.

Tijdens de proefnemingen met constante kracht, werd de snelheid van 5,2 km per uur in het oude kanaal opgevoerd tot 8,1 km per uur in het gemoderniseerde vak.

Dit bewijst dat de rendabiliteit van de sectie Nimy-Péronnes na voltooiing zeer hoog zal liggen, vermits zij een omvangrijker verkeer zal kunnen verwerken dan nu mogelijk is in de kanalen van de Borinage, en dit voor veel lagere vrachtprijzen.

Deze en de hiernavolgende overwegingen rechtvaardigen de rangorde welke de bouw van het kanaal Nimy-Péronnes inneemt voor de kalibringswerken van de Bovenschelde.

Immers, in tegenstelling met de vervallen en oververzadigde kanalen van de Borinage, is de Bovenschelde uitgerust met moderne kunstwerken welke een veel omvangrijker verkeer mogelijk maken dan thans.

Na de oorlog 1914-1918, waardoor de kanalisatie van de Bovenschelde vernietigd werd, ruilden de oude kleine sluizen de plaats voor electrisch gedreven sluizen van grote afmetingen die het gelijktijdig schutten mogelijk maken van vier binnenschepen van 300 ton met hun sleepboot.

Deze eerste faze van de modernisering heeft het verkeer op de Bovenschelde sterk doen toenemen. De jaarlijkse tonnenmaat in de periode der kleine sluizen heeft nooit 2 miljoen ton bereikt, terwijl nu 5 miljoen ton per jaar overschreden wordt.

Comme l'exploitation montre qu'il est encore possible d'augmenter sans difficulté le nombre d'éclusages journaliers, il est probant que l'Escaut est à même de satisfaire à un trafic de loin plus important.

Le trafic sur le Haut-Escaut se divise en :

- le trafic venant du et vers le port de Gand et plus en aval;
- le trafic né sur cette voie d'eau même;
- le trafic venant de et vers les canaux du Borinage;
- et le trafic venant de et vers la France.

Or, pour un trafic total sur le Haut-Escaut de 5 millions de tonnes en 1955, 2 millions sont relatifs au canal Pommerœul-Antoing et environ le même tonnage pour les importations et exportations de la France.

On constate donc que la majeure partie du trafic sur l'Escaut provient de ces deux liaisons citées.

Or, de même que le canal Pommerœul-Antoing, les voies d'eau françaises en amont de Bléharies sont sursaturées et il s'ensuit que le calibrage du Haut-Escaut, avant la réalisation du canal Nimy-Péronnes et les travaux d'amélioration du réseau français, ne pourrait guère entraîner une augmentation appréciable du trafic sur son propre parcours.

Le canal Nimy-Péronnes doit donc bien avoir sa réalisation avant le calibrage du Haut-Escaut.

Par ailleurs, l'amélioration de l'Escaut en territoire français, entre Bléharies et Valenciennes, ainsi que le canal projeté de Tournai-Lille, font l'objet d'un examen au sein d'une Commission technique dans le cadre de la Conférence Européenne des Ministres du Transport.

Toutefois, tout laisse prévoir que ces travaux se situeront bien après l'achèvement du calibrage du Haut-Escaut en territoire belge, tel que prévu par le présent projet de loi.

* * *

La discussion générale est close; les articles du présent projet de loi sont adoptés.

Le projet est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

Le rapport est admis à l'unanimité.

Le Rapporteur,
G. LEMAL.

Le Président,
CH. VAN BELLE.

De exploitatie toont aan dat het mogelijk is om het aantal schuttingen per dag nog te vermeerderen, wat bewijst dat de Schelde een veel belangrijker verkeer kan verwerken.

Het verkeer op de Bovenschelde omvat :

- het verkeer van en naar de haven van Gent en verder stroomafwaarts;
- het verkeer op deze waterweg zelf;
- het verkeer van en naar de kanalen van de Borinage;
- het verkeer van en naar Frankrijk.

Welnu, van het totaal verkeer op de Bovenschelde dat 5 miljoen ton bedroeg in 1955, gaat 2 miljoen via het kanaal Pommerœul-Antoing en neemt de in- en uitvoer van en naar Frankrijk ongeveer evenveel voor zijn rekening.

Men ziet dus dat het grootste deel van het verkeer voortkomt van de twee genoemde verbindingen.

Evenals het kanaal Pommerœul-Antoing zijn ook de Franse waterwegen stroomopwaarts Bleharies oververzadigd. Hieruit volgt dat de kalibrering van de Bovenschelde geen noemenswaardige toeneming van het verkeer aldaar zal meebrengen alvorens het kanaal Nimy-Blaton verwezenlijkt en het Franse waterwegennet verbeterd zal zijn.

Het kanaal Nimy-Péronnes dient dus wel uitgevoerd te worden voor de kalibrering van de Bovenschelde.

Anderzijds wordt de verbetering van de Schelde, op Frans grondgebied tussen Bleharies en Valenciennes, evenals het ontworpen kanaal Doornik-Rijsel door een Technische Commissie onderzocht in het raam van de werkzaamheden van de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer.

Nochtans mag verwacht worden dat deze werken slechts zullen plaats vinden na het kalibreren van de Bovenschelde op Belgisch grondgebied ingevolge het voorgelegde wetsontwerp.

* * *

De algemene bespreking is gesloten; de artikelen van het wetsontwerp worden aangenomen.

Het ontwerp is met 6 stemmen bij 4 onthoudingen aangenomen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
G. LEMAL.

De Voorzitter,
CH. VAN BELLE.