

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 6 JUILLET 1928.

PROJET DE LOI INSTITUANT L'OFFICE DE LA NAVIGATION (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. VAN DEN BROECK.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à la Chambre le rapport de la Commission chargée de l'examen du projet de loi instituant l'Office de la Navigation.

Ce projet a été adopté à l'unanimité par le Sénat, et M. le Ministre des Travaux publics en a nettement défini la portée en limitant par sa lettre du 12 juin dernier son action à la navigation intérieure. M. le Ministre estime en effet qu'il ne peut y avoir de doute à cet égard et il précise encore davantage les attributions de l'Office en disant que celles-ci ne peuvent en aucun cas s'étendre aux ports maritimes. En outre, et pour écarter tout malentendu, M. le Ministre a bien voulu donner l'assurance qu'il ferait une déclaration à la Chambre établissant que l'Office de la Navigation ne pourra s'occuper que de la navigation sur les eaux intérieures, à l'exclusion des ports de mer et de la navigation maritime.

Ce rapport offre un caractère d'urgence qui, nous l'espérons, engagera la Chambre à l'examiner sans retard; nous avons même l'intention de lui demander de le discuter de suite.

Nous nous croyons autorisés à faire cette demande, parce que le projet est d'importance majeure. En effet, environ 28,000,000 de tonnes empruntent annuellement la voie de la navigation intérieure, quantité augmentant toujours, parce que la voie d'eau offre seule les avantages réclamés par les matières pondéreuses et de peu de valeur relative, dont le prix de transport influe sur le coût. La Commission constate que cette progression pourrait être enrayée par l'outillage actuellement insuffisant de notre régime fluvial intérieur et, d'après la batellerie, ce développement serait menacé par certains tarifs spéciaux accordés par la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Votre Commission a été unanime pour accepter la rédaction du projet sans grandes modifications et notamment les articles 1, 2, 4, 6 et 7 ont été adoptés sans objection.

Arr. 3. — La Commission estime que l'Office devrait être entendu au sujet

(1) Projet de loi, transmis par le Sénat, n° 181.

(2) La Commission était composée de MM. Anseele, *président*, de Kerchove d'Exaerde, Herbert, Joris, Lambrechts, Mernier, Pater, Petit, Samyn, Van den Broeck.

de la fixation des droits de navigation, des taxes et des redevances, ainsi que de la rémunération et de la réglementation du travail du personnel.

Arr. 5. — Un membre exprime l'avis que la composition du Conseil d'administration devrait être modifiée de façon à donner au personnel de l'Office, une représentation plus étendue, tout en laissant au Gouvernement la majorité dans le Conseil d'administration. A son avis la représentation du personnel n'est pas en proportion avec l'importance numérique de celui-ci et il propose de porter de un à deux le nombre des représentants du personnel.

La création de l'Office, ces observations réservées, répond à une véritable nécessité; il devrait fonctionner depuis longtemps, et les usagers de la navigation intérieure le réclament avec insistance.

Du reste la question n'est pas neuve; elle fut soulevée déjà en 1880, par M. le sénateur Finet, ingénieur, qui publia plusieurs mémoires sur l'exploitation rationnelle des voies d'eau, et M. Dufourny, ancien directeur général des Ponts et Chaussées, secrétaire du Congrès International de la Navigation, tenu à Bruxelles en 1898, y proclamait que l'État ne devait pas se borner à administrer et à réglementer, mais qu'il devait aussi s'intéresser à l'exploitation et à l'organisation du transport.

Depuis lors, tous les Congrès de Navigation se sont occupés de la question, et nous pouvons constater que la Belgique a donné naissance à un courant d'idées qui a fait le tour de l'Europe et dont sont issus, dans d'autres pays, des organismes qui ont déjà pu atteindre le but envisagé par le projet : la réalisation d'une exploitation favorable à tous ceux qui sont en contact direct ou indirect avec le réseau des voies navigables intérieures.

Exprimons l'espoir que la Belgique profitera, fût-ce même tardivement, des théories de nos ingénieurs en passant à la mise en pratique de leurs idées.

Dès son entrée en fonctionnement, l'Office aura à intervenir énergiquement pour porter remède à une des grandes plaies de la navigation intérieure : le stationnement aux abords des écluses et aux points-frontière et il nous semble heureux, que les auteurs du projet aient envisagé, que la situation du canal Anvers-Liège devait être le début des travaux de l'Office.

La question des formalités douanières à remplir à l'entrée, à la sortie ou au passage sur territoire étranger, devrait être résolue immédiatement par l'entente entre les autorités financières, dont dépendent les douanes, sur la réglementation et la concordance des heures de service.

L'éclusage ininterrompu devrait être instauré pour éviter que les navires perdent du temps au passage des écluses.

Le remorquage, le halage à traction moderne, devraient être organisés de façon à assurer le mouvement rapide et régulier des unités circulant sur les voies d'eau intérieures.

En lui donnant les pouvoirs nécessaires à l'accomplissement de sa mission et en lui assurant les ressources indispensables pour exercer son activité de façon rationnelle, le Gouvernement créerait une organisation appelée à rendre d'immenses services au Pays.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
GUSTAVE VAN DEN BROECK.

Le Président,
Éd. ANSEELE.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 6 JULI 1928.

WETSONTWERP TOT OPRICHTING VAN DEN DIENST DER SCHEEPVAART ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR
DEN HEER VAN DEN BROECK.

MIJNE HEEREN,

Ik heb de eer aan de Kamer het verslag voor te leggen van de Commissie die gelast werd het wetsontwerp tot oprichting van den Dienst der Scheepvaart te onderzoeken.

Dit ontwerp werd eenparig goedgekeurd door den Senaat en de Minister van Openbare Werken heeft de beteekeenis er van duidelijk omschreven toen hij in zijn brief van 12 Juni ll. de werking van den dienst beperkte tot de binnenscheepvaart. De Minister is inderdaad van gevoelen dat dien aangaande geen twijfel mag bestaan; en hij stelt nog duidelijker de bevoegdheid van den Dienst in het licht, wanneer hij zegt, dat zij in geen geval kunnen uitgebreid worden tot de zeehavens. Bovendien heeft de Minister, om alle misverstand uit den weg te ruimen de verzekering gegeven dat hij, ter Kamer, eene verklaring zal afleggen waarin hij zal bepalen dat de Dienst der Scheepvaart zich slechts zal mogen bezighouden met de scheepvaart op de binnenwateren, met uitsluiting van de zeehavens en van de zeevaart.

Deze zaak is tamelijk dringend. Wij hopen dat het verslag de Kamer zal aanzetten om ze onverwijld te onderzoeken; wij hebben zelfs het inzicht haar te vragen de quaestie dadelijk te bespreken.

Wij meenen het recht te hebben dit te vragen wegens het zeer groot belang van deze quaestie. Er zijn ongeveer 28.000.000 ton die jaarlijks op de binnenwateren vervoerd worden; deze quantiteit wordt steeds aanzienlijker omdat de waterwegen alleen de voordeelen schenken welke vereischt zijn voor zware vrachten met betrekkelijk geringe waarde wier kosten beïnvloed worden door den vervoerprijs. De Commissie stelt vast dat deze ontwikkelingsgang zou kunnen gestuit worden door de thans ontoereikende toerusting van de huidige binnenscheepvaart. Volgens de bedrijfsleiders der binnenscheepvaart zou deze ontwikkelingsgang bedreigd worden door sommige bijzondere tarieven toegestaan door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Uwe Commissie heeft eenparig den tekst van het ontwerp zonder groote wijzigingen aangenomen en namelijk de artikelen 1, 2, 4, 6 en 7 die goedgekeurd werden zonder eenige tegenwerping.

Art. 3. — De Commissie is van gevoelen dat men het advies van den Dienst

(1) Wetsontwerp, door den Senaat overgemaakt, n^o 181.

(2) De Commissie bestond uit de heeren Anseele, *voorzitter*, de Kerchove d'Exaerde, Herbert, Joris, Lambrechts, Mernier, Pater, Petit, Samyn, Van den Broeck.

zou moeten vragen betreffende de vaststelling der scheepvaartrechten, taxes en belastingen, alsmede betreffende de bezoldiging en de regeling van den arbeid van het personeel.

ART. 5. — Een lid heeft uiting gegeven aan de meening dat de samenstelling van den Raad van Beheer zou moeten gewijzigd worden op zulke wijze dat het personeel van den Dienst ruimer vertegenwoordigd worde zonder dat de Regeering de meerderheid in den Raad van Beheer zou verliezen. Volgens zijne meening is de vertegenwoordiging van het personeel niet naar verhouding van de getalsterkte er van en hij stelt voor het getal van de vertegenwoordigers van het personeel te brengen van een op twee.

Het voorbehoud van deze aanmerkingen beantwoordt de oprichting van den Dienst aan eene wezenlijke noodwendigheid; hij zou sedert lang reeds moeten werken en de benuttigers van de binnenscheepvaart vragen met nadruk dat hij ingericht worde.

Het vraagstuk is trouwens niet nieuw; het werd reeds in 1880 naar voren gebracht door Senator Finet, ingenieur, die tal van memories uitgaf over de redematige inbedrijfneming der waterwegen; en de heer Dufourny, gewezen directeur generaal van Bruggen en Wegen, secretaris van het Internationaal Congres der Scheepvaart, dat te Brussel in 1898 werd gehouden, verklaarde daar dat de Staat zich niet moest beperken bij beheeren en reglementeeren, maar dat hij zich ook hoefde te bekommeren om de inbedrijfsneming en de inrichting van het vervoer.

Sedertdien hebben al de Congressen van Scheepvaart zich met het vraagstuk onlevig gehouden; en wij kunnen vaststellen dat van België eene gedachtenstrooming is uitgegaan, die over gansch Europa zich deed gelden, en waarvan, in andere landen, organismen zijn voortgekomen, die het door het ontwerp beoogde doel reeds hebben bereikt: eene exploitatie die gunstig is voor al wie in rechtstreeksch of onrechtstreeksch verband staat met het waternet der binnenscheepvaart.

Laten wij hopen dat België, al komt het wat laat, gebruik zal maken van de theorieën onzer ingenieurs door hunne gedachten in praktijk te stellen.

Van zoodra het in werking treedt, zal de Dienst krachtdadig hebben op te treden om een der groote bezwaren van de binnenscheepvaart uit den weg te ruimen, namelijk het stilliggen in de nabijheid van de sluizen en van de grenspunten, en wij vinden het gelukkig dat de indieners van het ontwerp voorzien hebben dat de Dienst zijne werkzaamheden zou aanvangen met het kanaal Antwerpen-Luik.

De quaestie van de tolformaliteiten die te vervullen zijn bij het in- en uitvaren, en het doorvaren op vreemd grondgebied zou onmiddellijk haar beslag moeten krijgen door eene overeenkomst onder de financieele overheidspersonen, waarvan de douanen afhangen, betreffende de regeling en de overeenstemming der diensturen.

Het ononderbroken versassen zou moeten ingevoerd worden om te vermijden dat de schepen tijd verliezen bij het doorgaan door de sluizen.

Het sleepen, de sleepdienst met moderne tractie, zouden derwijze moeten ingericht zijn dat de binnenvaartschepen zich snel en geregeld kunnen bewegen.

Door aan dezen dienst de noodige macht te geven voor het vervullen van zijn taak, en door hem de noodige geldmiddelen te verschaffen om op rationeele wijze zijn activiteit uit te oefenen, zou de Regeering eene inrichting in 't leven roepen die aan het land buitengewone diensten zou bewijzen.

Het verslag werd eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
GUSTAAF VAN DEN BROECK.

De Voorzitter,
Ed. ANSEELE.