

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1958-1959.

VERGADERING VAN 1 JULI 1959.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 9 maart 1957 die 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 1350 ton of meer.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE OPENBARE WERKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **Em. CLAEYS**.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie voor Openbare Werken kwam op woensdag 24 juni 1959 samen om zich uit te spreken over het bovengenoemd wetsontwerp dat reeds met 181 stemmen tegen 1 door de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd goedgekeurd.

Uiteenzetting van de Minister.

De wet van 9 maart 1957, ook genoemd « wet der 1.350 ton », beoogt de uitvoering van een beperkt programma om het varen met 1.350 ton schepen mogelijk te maken op zeven waterwegen die ofwel

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

De hh. VAN DEN STORME, voorzitter; Decoene, Feron, Hambye, Lemal, Scheire, Stubbe, Van Buggenhout en Em. Claeys, verslaggever.

R. A 5725.

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

154 (Zitting 1958-1959) :

1. Wetsontwerp;
2. Amendementen;
3. Verslag.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

10 en 16 juni 1959.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1958-1959.

SÉANCE DU 1^{er} JUILLET 1959.

Projet de loi portant modification de la loi du 9 mars 1957, donnant le planning des crédits budgétaires à allouer, en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1350 tonnes, ou plus, de certaines voies navigables.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)
PAR M. **Em. CLAEYS**.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission des Travaux Publics s'est réunie le mercredi 24 juin 1959 afin de se prononcer sur le projet de loi susvisé que la Chambre des Représentants a déjà adopté par 181 voix contre 1.

Exposé du Ministre.

La loi du 9 mars 1957, dite « loi des 1.350 tonnes », a pour objet l'exécution d'un programme restreint tendant à mettre au gabarit de 1.350 tonnes sept voies navigables, les unes à moderniser, les autres

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

MM. VAN DEN STORME, président; Decoene, Feron, Hambye, Lemal, Scheire, Stubbe, Van Buggenhout et Em. Claeys, rapporteur.

R. A 5725.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

154 (Session de 1958-1959) :

1. Projet de loi;
2. Amendements;
3. Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

10 et 16 juin 1959.

te moderniseren ofwel aan te leggen zijn; die waterwegen verbinden onze belangrijke industriële centra met de zeehavens en brengen diezelfde centra en havens in elkanders bereik; die wet bepaalt tevens de orde van voorrang voor de gedurende de tijdspanne 1957-1966 uit te schrijven aanbestedingen.

Zo hebben bv. de behoeften van de industrieën van de streek van Charleroi en van de Borinage, de vetustiteit van de kunstwerken der waterwegen van die streken en de noodzakelijkheid saneringswerken uit te voeren er toe geleid het kanaal van Charleroi naar Brussel en het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes een eerste en gelijkwaardige prioriteit te geven.

Het aanduiden van een voorrang houdt evenwel niet in dat geen wijzigingen aan het uitvoeringsprogramma meer mogelijk zouden zijn voor het einde van de genoemde periode 1957-1966.

Het zou inderdaad ongerijmd zijn indien men niet die wijzigingen zou aanbrengen welke zich eventueel zouden opdringen ingevolge de evolutie van de conjunctuur of om technische redenen.

Iedereen weet dat voor enkele maanden in de Borinage nieuwe problemen van economische en sociale aard zijn opgerezen, ingevolge de rationalisatie van de steenkoolnijverheid. Zij noodzaken het nemen van dringende maatregelen om tot een economische omschakeling te komen door het in het leven roepen van nieuwe industrieën welke de verloren gegane bedrijvigheid kunnen vervangen of de bestaande aanvullen.

Daarom heeft de Regering besloten van de Borinage een testgebied te maken. Zij wil alles in het werk stellen om de mogelijkheden van die streek te vergroten. Zij meent dat het uitbouwen van de infrastructuur een allereerste noodzakelijkheid is om dit doel te bereiken, daar aldus nieuwe industrieën zouden kunnen gevestigd en de concurrentiemogelijkheden van de reeds bestaande bedrijven zouden kunnen opgevoerd worden.

Het verbeteren van de scheepvaartverbindingen van de Borinage met de zeehavens zal ongetwijfeld bijdragen tot de nodige versterking en aanpassing van de bestaande infrastructuur.

De wet van 9 maart 1957 kan hier het hare toe bijdragen.

Daar de werken aan het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes goed opschieten en de aanbestedingen trouwens verlopen zoals bepaald in de wet van 9 maart 1957, zal de te leveren inspanning slaan op de Bovenschelde en op de Ringvaart rond Gent.

Het huidig wetsontwerp bepaalt dan ook het vroegen met twee jaar van de aanbestedingen der werken tot verbetering van de Bovenschelde en van het Zuidervak van de Ringvaart om Gent, met het oog op de verbindingen niet alleen met de haven van Gent, maar ook met die van Antwerpen.

Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om ook de werken van het vak Nimy-Obourg van het Centrumkanaal, waarlangs een zeer belangrijke cementnijverheid gevestigd is, op een vroeger tijdstip vast te stellen en wel drie jaar vroeger.

à créer; ces voies navigables assurent la liaison de nos principaux centres industriels avec les ports maritimes ainsi que l'inter-connexion de ces différents centres et ports; enfin, cette loi indique également l'ordre des priorités à observer en ce qui concerne les adjudications à organiser pendant la période de 1957-1966.

C'est ainsi que les besoins des industries des régions de Charleroi et du Borinage, la vétusté des ouvrages d'art des voies navigables dans ces régions et la nécessité de réaliser certains travaux d'assainissement nous ont amenés à accorder la priorité, dans une mesure équivalente, au canal de Charleroi à Bruxelles et au canal Nimy-Blaton-Péronnes.

Toutefois, le fait d'accorder la priorité n'implique pas que le programme d'exécution ne pourra plus subir de modifications avant la fin de la période précitée de 1957-1966.

Il serait absurde, en effet, de ne pas apporter à ce programme les modifications qui s'imposeraient en raison de l'évolution de la conjoncture ou pour des motifs d'ordre technique.

Nul n'ignore que, depuis quelques mois, de nouveaux problèmes d'ordre économique et social se posent dans le Borinage par suite de la rationalisation de l'industrie charbonnière. Ces problèmes nous obligent à prendre des mesures d'urgence pour opérer la reconversion économique de cette région par la création d'industries de remplacement ou de complément.

Le Gouvernement a, dès lors, décidé de faire du Borinage une région-test. Il est résolu à mettre tout en œuvre pour augmenter les possibilités de cette région. Il estime que le développement de l'infrastructure est indispensable pour atteindre ce but, ce développement permettant l'établissement de nouvelles industries et l'augmentation des possibilités concurrentielles des industries existantes.

L'amélioration des liaisons, par eau, du Borinage avec les ports maritimes contribuera certainement au développement et à l'aménagement indispensables de l'infrastructure.

La loi du 9 mars 1957 peut être dans ce domaine un instrument très utile.

Les travaux en cours d'exécution sur le canal Nimy-Blaton-Péronnes progressant d'une manière satisfaisante et les adjudications se déroulant suivant le schéma prévu par la loi du 9 mars 1957, il y a lieu maintenant de concentrer les efforts sur le Haut-Escaut et le canal circulaire de Gand.

C'est pourquoi le présent projet de loi avance de deux ans la mise en adjudication des travaux d'amélioration du Haut-Escaut et du tronçon sud du canal circulaire de Gand, en vue d'assurer la liaison non seulement avec le port de Gand mais aussi avec celui d'Anvers.

Par la même occasion, les travaux à exécuter sur la section Nimy-Obourg du Canal du Centre, où est établie une importante industrie de ciments, seront avancés de trois ans.

De geanticipeerde modernisering van de Boven-schelde en de afwerking van de Ringvaart om Gent, zal niet alleen ten goede komen aan de Borinage, maar ook aan het Doornikse en aan het zuider gedeelte van Oost-Vlaanderen, terwijl de streek van Charleroi niet zal benadeeld worden.

Tevens zal het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes er vlugger volledig rendabel door worden, waardoor één der door de wet van 9 maart 1957 gehuldigde principes zal geëerbiedigd worden.

Een andere wijziging die het nieuw wetsontwerp beoogt, is de aanpassing van de moderniserings-programma's van de Maas tussen Namen en de Franse grens en van de Samber tussen Châtelineau en Namen, door de laatste aannemingen met twee jaar respectievelijk één jaar te verdagen.

De programmawijziging van de Maas zal geenszins de mogelijkheid tot varen, met licht verminderde diepgang van 1.350 t-schepen vertragen. Deze mogelijkheid zal werkelijkheid zijn in 1960; de vertraagde werken betreffen de modernisering van de oude stuwen.

Voor de Samber zullen de werken tot het geschikt-maken van de sluis van Monceau, wegens verzakkingen, reeds in 1959, dus een jaar vroeger, aangevat worden. De werken tot het voltooiën van de modernisering tussen Monceau en Châtelineau, d.w.z. daar waar een groot aantal industrieën van de streek van Charleroi zijn gevestigd, zullen aangevat worden in 1960, zoals oorspronkelijk voorzien.

Het mag beklemtoond worden dat de voorgestelde wijzigingen feitelijk geen afbreuk doen aan wat in de wet van 9 maart 1957 voorzien werd als programma in zijn geheel voor de aanpassing der basiswaterwegen van ons land, en dat het enkel gaat om een vervroegd overschakelen van de voorziene kredieten ten bate van een paar dezer waterwegen.

Bespreking.

Alhoewel alle Commissieleden blijk geven van hun instemming met het wetsontwerp, ontstaat een belangrijke bespreking, die wij als volgt kunnen samenvatten.

Een lid van Uw Commissie, na er zijn voldoening te hebben over uitgedrukt dat het voorgelegde ontwerp voor doel heeft belangrijke werken te bespoedigen, die Henegouwen (Borinage) en Oost-Vlaanderen (Arr. Oudenaarde en Gent) bijzonder aanbelangen, betoogt dat er ook nog andere noodgebieden zijn, die zouden moeten bedacht worden bij het uitvoeren van waterwegenwerken. In verband hiermee vestigt hij de aandacht op de streek Ieper-Diksmuide-Nieuwpoort. Daar moeten nu belangrijke en dure pompinstallaties worden opgericht. En dit zou kunnen voorkomen worden door het verbreden en verdiepen van de Ijzer. Het zou tevens bijdragen tot het economisch ontsluiten van dit door chronische werkloosheid zeer getroffen gebied. Er mag ook niet vergeten worden dat de waterweg Ieper-Leie in het oog moet worden gehouden,

L'accélération des travaux de modernisation du Haut-Escaut et d'achèvement du canal circulaire de Gand profitera non seulement au Borinage, mais également au Tournaisis et à la partie sud de la Flandre Orientale, sans préjudice pour la région de Charleroi.

En même temps, elle assurera plus rapidement au canal Nimy-Blaton-Péronnes sa pleine efficience, respectant ainsi l'un des principes qui sont à la base de la loi du 9 mars 1957.

Une autre modification visée par le nouveau projet de loi consiste à adapter les programmes de modernisation de la Meuse, entre Namur et la frontière française, et de la Sambre, entre Châtelineau et Namur, en postposant les dernières entreprises respectivement d'un an et de deux ans.

Cette modification du programme relatif à la Meuse ne retardera en rien la possibilité de navigation à 1.350 tonnes avec enfoncement légèrement réduit. Cette possibilité sera assurée dans le courant de 1960; les travaux retardés ne visent que la modernisation de barrages anciens.

En ce qui concerne la Sambre, les travaux d'aménagement de l'écluse de Monceau, nécessaires par suite d'affaissements, seront entamés dès 1959, soit un an en avance sur la date initialement prévue. Les travaux d'achèvement de la modernisation entre Monceau et Châtelineau, c'est-à-dire là où se trouve concentrée une partie importante de l'industrie carolorégienne, seront entamés en 1960, soit à la date prévue.

Il y a lieu de souligner qu'en fait, les modifications proposées ne porteront pas atteinte au programme d'ensemble de la loi du 9 mars 1957 pour l'aménagement de nos principales voies navigables et qu'il s'agit uniquement d'un transfert anticipé des crédits prévus pour deux d'entre elles.

Discussion.

Les membres de la Commission ayant unanimement marqué leur accord sur le projet de loi, une large discussion s'est engagée, qui peut se résumer comme suit.

Après avoir exprimé sa satisfaction du fait que le projet en discussion vise à avancer les travaux importants qui intéressent en premier lieu le Hainaut (Borinage) et la Flandre Orientale (arrondissements d'Audenarde et de Gand), un commissaire fait remarquer qu'il existe encore d'autres régions sous-développées dans lesquelles des travaux devraient être exécutés aux voies navigables. A ce propos, il attire l'attention du Ministre sur la région d'Ypres-Dixmude-Nieuport. Actuellement, on est obligé d'y construire à grands frais d'importantes installations de pompage, ce qui pourrait être évité par l'élargissement et l'approfondissement de l'Yser. Les travaux y afférents seraient de nature à favoriser le relèvement économique d'une région durement atteinte par un chômage chronique. D'autre part, on ne peut perdre de vue l'intérêt que présente

vooral rekening houdend met de verbindingen met Frankrijk.

Hetzelfde commissielid onderzoekt of het niet zeer nuttig zou zijn van de uit te voeren werken gebruik te maken om in de bedding van de besproken waterlopen rekening te houden met de eventuele plaatsing van pijpleidingen voor petroleum en gas, vooral met het oog op de economische uitrusting en de veiligheid van het land. Hij is van oordeel dat deze plaatsing van pipe-lines en de aanleg van een petroleumhaven in de kustpolderstreek waar men tegen voordelige voorwaarden opslagplaatsen zou kunnen oprichten, een goede gelegenheid zou bieden om door pipe-lines geheel het Belgisch grondgebied voordelig te bedienen.

Het betoog ten voordele van het dringend uitvoeren van kalibreringswerken aan Ieperlee en Ijzer wordt bijgetreden door een ander commissaris, die tevens onderlijnt dat de toestand der andere West-Vlaamse kanalen moet verbeterd worden.

Een commissaris vraagt welke de inzichten zijn van de Minister voor het kanaal Bergen-Condé.

Een ander commissaris onderlijnt dat uit het verslag der Commissie van Openbare Werken van de Kamer van Volksvertegenwoordigers blijkt dat de Minister daar de verzekering heeft gegeven dat bij de in het vooruitzicht gestelde nieuwe investeringswet rekening zou gehouden worden met de noodzakelijke aanpassingswerken aan de Dender. Hij is daarover verheugd en hoopt dat het zo belangrijke kanaal Oostende-Brugge-Gent ook deze keer niet zal vergeten worden. Verder vraagt hij of de Minister de verzekering kan geven dat de technische studies en de plannen voor de nu te bespoedigen werken aan Bovenschelde en Ringvaart tijdig zullen klaarkomen om de nieuwe voorgestelde timing te kunnen eerbiedigen. Een bezoek immers aan laatstvernoemde werken geeft de indruk dat zelfs de vroegere timing niet nageleefd wordt.

Door de Minister werd geantwoord :

1^o dat hij het belang van de kalibreringswerken aan de door commissieleden vermelde waterwegen volstrekt niet onderschat, maar dat deze niet geïmplementeerd worden door het nu in behandeling zijnde wetsontwerp; anderzijds heeft de Minister reeds een plan in voorbereiding voor een nieuwe investeringswet, waarin de gevraagde werken opgenomen zijn; wat echter nog niet vast ligt, is de timing van het geheel der uit te voeren werken en van elk dezer in het bijzonder; daarover zal zeker nog in de bevoegde Commissie gehandeld worden en uiteindelijk zal het Parlement zijn verantwoordelijkheid nemen; toch meent de Minister de verzekering te kunnen geven dat hij alles zal doen om hierin voldoening te schenken en is hij van oordeel, voor wat betreft de werken Ieper-Nieuwpoort, dat het in verhouding niet zeer hoog bedrag nodig voor het uitvoeren van deze werken van aard is om deze in de op te maken timing een gunstige plaats te verlenen;

le canal d'Ypres à la Lys, surtout dans le cadre de nos liaisons par eau avec la France.

Le même commissaire se demande s'il ne conviendrait pas de saisir l'occasion offerte par les travaux envisagés, pour étudier la possibilité d'aménager, dans le lit des voies navigables en question, des conduites de pétrole et de gaz et ce surtout en vue de l'équipement économique et de la sécurité du pays. Il estime que l'aménagement des ces pipe-lines et la construction d'un port pétrolier dans la région des polders maritimes, où des entrepôts pourraient être établis dans des conditions avantageuses, permettraient de desservir économiquement l'ensemble du territoire belge.

Un autre commissaire appuie cette intervention en faveur de l'exécution urgente de travaux de calibrage de l'Ieperlee et de l'Yser, tout en soulignant qu'il conviendrait également d'améliorer la situation d'autres canaux de la Flandre occidentale.

Un membre désire connaître les intentions du Ministre en ce qui concerne le canal de Mons à Condé.

Un autre membre fait remarquer qu'il ressort du rapport de la Commission des Travaux Publics de la Chambre des Représentants que le Ministre a donné l'assurance que la nouvelle loi d'investissement tiendra compte des travaux d'aménagement urgents de la Dendre. Ils se réjouit de cette déclaration et veut espérer que le Ministre n'oubliera pas une fois de plus le canal Ostende-Bruges-Gand, dont l'importance ne pourrait être mise en doute. Il demande d'autre part si le Ministre peut donner l'assurance que les études techniques et les plans concernant les travaux du Haut-Escaut et du canal circulaire de Gand, que le projet tend à avancer, seront terminés en temps utile pour que le nouveau timing proposé puisse être respecté. En effet, lorsqu'on visite les travaux précités, on a l'impression que leur exécution est même en retard sur le timing actuel.

Le Ministre répond ce qui suit :

1^o il ne sous-estime nullement l'importance des travaux de calibrage des voies navigables citées par certains commissaires, mais ces travaux débordent du cadre du projet de loi en discussion; d'autre part, le Ministre s'occupe dès à présent de la préparation d'une nouvelle loi d'investissements, dans laquelle les travaux demandés seront prévus; cependant, aucune décision n'a encore été prise en ce qui concerne le timing de l'ensemble de ces travaux et de chacun d'eux en particulier; la Commission compétente aura certainement l'occasion d'en discuter et finalement, le Parlement sera appelé à prendre ses responsabilités; le Ministre croit cependant pouvoir donner l'assurance qu'il mettra tout en œuvre pour donner satisfaction aux membres de la Commission; en ce qui concerne les travaux de la région d'Ypres-Nieuport, il estime que le montant relativement peu important du coût de ces travaux est de nature à les faire figurer en ordre utile au nouveau timing à élaborer;

2° voor bepaalde werken aan de Ringvaart rond Gent valt een zekere vertraging waar te nemen, doch door de Minister en door de bevoegde diensten worden de nodige maatregelen getroffen om daaraan te verhelpen en de studies voor de uitvoering van de werken volgens de nieuwe timing zijn reeds aan gang;

3° het belang van de plaatsing van pipe-lines voor petroleum en gas is de Minister niet ontgaan en hij heeft zelfs daaromtrent de bevoegde kringen gepolst, doch er werd zeer weinig belangstelling getoond;

4° de toekomst van het kanaal Bergen-Condé zal het voorwerp uitmaken van een advies van een Studiecommissie en van een beslissing van het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie; drie oplossingen worden bestudeerd :

- a) de volledige afschaffing van het kanaal;
- b) de afschaffing van het kanaal tot St.-Ghislain en het behoud, met verbreding en verdieping (kalibreren op 600 t.), van het vak St.-Ghislain-Pommerœul;
- c) het behoud, doch met uitvoering van bepaalde onderhoudswerken, van het nu bestaande kanaal.

Samenvattend kan verder gezegd worden, dat geheel uw Commissie het eens was met de Minister dat het voorgelegde wetsontwerp geen afbreuk doet aan hetgeen in de wet van 9 maart 1957 werd voorzien en dat het ongetwijfeld een gunstige economische weerslag zal hebben.

Bij stemming werd het wetsontwerp eenparig door alle aanwezige leden aangenomen.

Dit verslag werd eveneens eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
E. CLAEYS.

De Voorzitter,
O. VAN DEN STORME.

2° il est vrai que quelques travaux au canal circulaire de Gand ont subi un certain retard; toutefois, le Ministre et les services compétents ont pris les mesures nécessaires pour remédier à cette situation et les études en vue de l'exécution des travaux suivant le schéma prévu par le nouveau timing sont déjà en cours;

3° l'intérêt que pourrait présenter l'aménagement de pipe-lines pour le transport de pétrole et de gaz n'a pas échappé au Ministre, qui a même déjà pris contact avec les milieux compétents, mais il faut bien dire que ceux-ci n'ont fait preuve que d'un enthousiasme très mitigé;

4° le sort du canal Mons-Condé fera l'objet d'un avis d'une commission d'études et d'une décision au sein du Comité ministériel de coordination économique; trois solutions sont étudiées :

- a) la suppression du canal sur toute sa longueur;
- b) la suppression du canal jusqu'à Saint-Ghislain et le maintien de la section Saint-Ghislain-Pommerœul, après élargissement et approfondissement (mise au gabarit de 600 t);
- c) le maintien du canal actuel, après exécution de certains travaux d'entretien.

En résumé, on peut dire que tous les membres de la Commission sont d'accord avec le Ministre pour estimer que le présent projet de loi ne porte nullement atteinte aux dispositions de la loi du 9 mars 1957 et qu'il aura sans doute des répercussions économiques très favorables.

Mis aux voix, le projet de loi a été adopté à l'unanimité des membres présents.

Le présent rapport a été approuvé également à l'unanimité.

Le Rapporteur,
E. CLAEYS.

Le Président,
O. VAN DEN STORME.