

Chambre des Représentants

SESSION 1955-1956.

27 JUIN 1956.

PROJET DE LOI

modifiant le Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires de l'exercice 1956, en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national au port d'Anvers.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)

PAR M. SAINTE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné ce projet de loi et a entendu un exposé du Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction.

Lors de l'examen du budget de 1956, le Ministre a fait entrevoir qu'il s'occupait activement d'établir un plan de développement du port d'Anvers, afin que celui-ci puisse remplir entièrement son rôle de port national et satisfaire à tout le trafic de l'hinterland qu'il commande.

Le projet de loi qui vous est soumis répond, en tous points, à ces préoccupations.

Les autres ports tels que Rotterdam, Hambourg et Brême, qui se partagent avec Anvers tout le trafic du même et vaste hinterland, ont par suite de leur destructions pro-

(1) Composition de la Commission :

A. — Membres titulaires : MM. Brunfaut, président; Behogne, Bijnsens, De Nolf, De Taeye, Gillès de Pélichy, Jacques (Mathieu), Lambotte, Moriau, Van den Daele, Verboven, Wirix. — Bonjean, De Keuleneir, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommée, Sainte, Thys, Toubeau. — Becquevort, Lahaye.

B. — Membres suppléants : MM. Delwaide, Kofferschläger, Mertens, Nossent, Van Acker (Benoît), Van Goey. — Bertelson, Cugnon, Deconinck, Detiège, Paque. — Cornet.

Voir :

563 (1955-1956) :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1955-1956.

27 JUNI 1956.

WETSONTWERP

dat de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956 wijzigt, met het oog op het uitvoeren in de haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen en van nationaal belang.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
OPENBARE WERKEN (1), UITGEBRACHT

DOOR DE HEER SAINTE.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uwe Commissie besprak dit ontwerp en hoorde een uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw.

Tijdens de bespreking van de begroting voor 1956 liet de Minister doorschemeren dat hij druk bezig was met het opmaken van een uitbreidingsplan voor de haven van Antwerpen, zodat deze haar rol van nationale haven ten volle kan vervullen en het handelsverkeer van het hinterland verzekeren.

Het wetsontwerp dat U voorgelegd wordt, beantwoordt in elk opzicht aan dit plan.

De andere havens, zoals Rotterdam, Hamburg en Bremen, die samen met Antwerpen gans het verkeer met het hinterland verzekeren, hebben ten gevolge van hun gron-

(1) Samenstelling van de Commissie :

A. — Leden-titularissen : de heren Brunfaut, voorzitter; Behogne, Bijnsens, De Nolf, De Taeye, Gillès de Pélichy, Jacques (Mathieu), Lambotte, Moriau, Van den Daele, Verboven, Wirix. — Bonjean, De Keuleneir, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommée, Sainte, Thys, Toubeau. — Becquevort, Lahaye.

B. — Plaatsvervangende leden : de heren Delwaide, Kofferschläger, Mertens, Nossent, Van Acker (Benoît), Van Goey. — Bertelson, Cugnon, Deconinck, Detiège, Paque. — Cornet.

Zie :

563 (1955-1956) :

— N° 1 : Ontwerp overgemaakt door de Senaat.

fondes donné, grâce à un vaste programme de travaux et d'équipement, un agencement des plus modernes et des plus efficaces à leurs installations.

Aux bassins, ils ont assuré un mouillage plus important, les ont bordés de murs de quais plus résistants permettant des surcharges plus élevées, ont équipé ceux-ci de hangars, de grues et de voies de desserte des plus modernes.

Cette situation explique que le port d'Anvers, bien qu'il ait atteint en 1955, 32 millions de tonnes, chiffre jamais atteint par le passé, est en perte d'expansion. En effet, le pourcentage d'accroissement de trafic des autres ports cités est plus élevé que celui du port d'Anvers, alors que l'accroissement des exportations de la Belgique dépasse celui des Pays-Bas et de l'Allemagne.

Le port d'Anvers souffre d'un manque de possibilités d'accostage et d'un manque de grues terrestres et flottantes. Il en résulte que le port doit refuser toute demande d'accostage nouveau ou d'extension d'accostage.

La ville d'Anvers, consciente de cette situation, a présenté il y a un an environ un plan tendant en ordre principal à construire et équiper une cinquième darse exigeant une dépense de 1 milliard de francs à couvrir par voie d'emprunts, dont l'amortissement et les intérêts auraient été pris en charge par l'Etat.

Cette solution n'a pas pu être retenue par le Gouvernement car il est constant que les interventions financières de l'Etat dans l'exécution de travaux d'intérêt général sont couvertes par des emprunts émis directement par lui-même.

Par ailleurs, l'examen de la situation du port d'Anvers avait conduit le Ministre à constater que la construction d'une cinquième darse ne pouvait être considérée que comme une des phases d'un programme d'ensemble beaucoup plus étendu, si l'on voulait que le port d'Anvers disposât des longueurs d'accostage suffisantes pour faire face à toutes les demandes.

De plus, établir une infrastructure sans la compléter par les engins de manutention et des hangars, conduirait à une rentabilité nulle ou au moins insuffisante.

Enfin, le parc de grues qui desservent actuellement le port ne répond plus aux exigences d'une exploitation moderne. En effet, sur 542 grues, 25 seulement ont moins de 10 ans d'âge, la grande majorité ayant été construite il y a 50 ou 60 ans.

Inutile de devoir démontrer que ces vieilles grues n'ont pas les caractéristiques mécaniques — vitesse de chargement et de déchargement, charge utile — des grues électriques modernes.

Il s'ensuit que le coefficient d'utilisation de la plupart de ces vieilles grues est excessivement faible et qu'il est urgent d'en prévoir le renouvellement.

Le présent projet de loi tient compte de cet ensemble de déficiences de notre port national et prévoit en ordre principal la construction d'une 5^{me} et 6^{me} darse avec l'équipement y correspondant, et d'un bassin-canal suivant le tracé du canal du Moerdijk projeté jusqu'à hauteur de Fort Frederik, où plus tard une troisième grande écluse maritime pourrait être construite. Ce nouvel accès de l'Escaut au port d'Anvers a l'avantage d'être situé plus en aval, et par conséquent plus près de la mer, ce qui est des plus favorable pour une navigation avec sujétion de marées.

Le projet de loi prévoit encore d'autres travaux, parmi lesquels il y a lieu de citer notamment le prolongement du quai, équipé actuellement de ponts transbordeurs où sont assurés tous les déchargements de minerai et de charbon.

La disposition des nouveaux bassins s'intègre dans le port d'Anvers de manière à permettre l'établissement aisé des voies de desserte tant par fer que par route.

L'ensemble du programme exige des investissements de 4.200.000.000 de francs environ dont l'exécution s'étalera

dige vernieling doelmatiger en modernier inrichtingen opgebouwd dank zij een aanzienlijk programma van werken en uitrusting.

Aan de dokken hebben zij meer ankerplaats geschapen; de weerstand van de kaaimuren werd verhoogd zodat ze een grotere last kunnen dragen. uiterst moderne stapelhuizen, kranen en rangeersporen werden aangelegd.

Dit verklaart waarom de haven van Antwerpen, ondanks het recordcijfer van 32 miljoen ton in 1955, een ontoereikende expansie kent. De vooruitgang der andere havens in procenten uitgedrukt is inderdaad groter dan die van de haven van Antwerpen, ofschoon de vermeerdering van de Belgische uitvoer aanzienlijker is dan die van Nederland en van Duitsland.

Antwerpen heeft ankerplaats tekort, en te weinig vaste en vlottende kranen. Bijgevolg moet de haven elke nieuwe ankerplaats of elke uitbreiding er van weigeren.

Deze toestand inziende, heeft de stad Antwerpen ongeveer een jaar geleden een plan ingediend dat er hoofdzakelijk toe strekte een 5^e dok te graven, dat een uitgave van 1 miljard eist, door leningen te dekken en waarvan de aflossing en de interesten door de Staat zouden gedragen worden.

De Regering heeft deze oplossing niet kunnen aanhouden, want het is gebruikelijk dat de financiële tegemoetkomingen van de Staat voor de uitvoering van werken van openbaar belang gedekt worden door rechtstreeks door de Staat uitgegeven leningen.

Het onderzoek van de toestand van de haven van Antwerpen heeft de Minister trouwens geleid tot de vaststelling dat het graven van een vijfde havendok slechts kan beschouwd worden als een onderdeel van een uitgebreider algemeen plan, indien men de haven van Antwerpen over voldoende ankerplaats wil laten beschikken om aan elke vraag het hoofd te kunnen bieden.

Een onderbouw zonder behandelingstoestellen en stapelhuizen zou bovendien geen of, in elk geval, een ontoereikende rentabiliteit hebben.

Ten slotte beantwoordt het park van de kranen die thans de haven bedienen niet meer aan de vereisten van een moderne exploitatie. Immers, op 542 kranen zijn er slechts 25 die minder dan 10 jaar oud zijn; de meeste werden 50 of 60 jaar geleden gebouwd.

Het behoeft geen betoog dat die oude kranen niet dezelfde mechanische eigenschappen laad- en lossnelheid laadgewicht- hebben als de moderne elektrische kranen.

Derhalve is de gebruikscoëfficiënt van de meeste van die oude kranen uiterst gering, en dienen zij dringend te worden vervangen.

In dit wetsontwerp wordt met al die tekorten van onze nationale haven rekening gehouden. Het voorziet in hoofdzak in het graven van een 5^e en 6^e havendok, met de daarbij behorende uitrusting, en van een kanaaldok, volgens het tracé van het ontworpen Moerdijkkanaal tot Fort Frederik, waar later een derde grote zeeshuis kan worden gebouwd. Deze nieuwe verbinding tussen de Schelde en de haven van Antwerpen biedt het voordeel dat zij meer stroomafwaarts en bijgevolg dichter bij de zee gelegen is, wat zeer gunstig is voor een scheepvaartverkeer dat afhankelijk is van het getij.

Door het wetsontwerp worden nog andere werken in 't vooruitzicht gesteld, o. m. de verlenging van de kaai, die thans met laadbruggen is uitgerust en waar alle erts en steenkolen worden gelost.

De nieuwe dokken worden derwijze in de Antwerpse haven ingeschakeld dat gemakkelijk toegangen kunnen worden aangelegd, zowel per spoor als over de weg.

Met het gezamenlijk programma zijn investeringen gemeoid ten bedrage van nagenoeg 4.200.000.000 frank, en de

sur 10 ans, et dans lesquels l'Etat intervient pour 3,5 milliards, la ville d'Anvers pour environ 700 millions.

Le principe d'intervention de l'Etat est une intervention à 100 % pour les travaux d'infrastructure et de 60 % pour tout ce qui concerne l'équipement.

La fixation de ce vaste programme par une loi a de multiples avantages :

1^o) l'échelonnement suivant un plan nettement défini des divers travaux donnera toutes facilités aux services techniques pour chercher les meilleures solutions au point de vue génie civil et exploitation et ce pour une dépense minima;

2^o) la loi prévoit l'achèvement successif des divers complexes autonomes servant directement à l'exploitation et assurant ainsi aux investissements une rentabilité immédiate;

3^o) la promulgation de la loi permettra aux milieux industriels et commerciaux d'établir un plan d'investissement parallèlement à ceux que l'Etat et la ville d'Anvers vont réaliser.

Cette loi, par sa diffusion à l'étranger et en particulier dans tous les pays d'outre-mer, confirmera la volonté de la Belgique de doter le port d'Anvers de l'équipement nécessaire à l'accomplissement de sa mission de port national et européen.

* * *

Un commissaire déclare que les socialistes wallons sont heureux de l'effort accompli pour le port d'Anvers.

Il s'agit là d'un problème national.

Il insiste également sur la nécessité de mettre le trafic fluvial intérieur en corrélation avec les possibilités nouvelles d'Anvers.

Il souligne encore à cette occasion l'intérêt que présente la reconversion de certaines industries, celle du matériel roulant notamment, qui peut trouver un débouché dans la construction des appareils de manutention non seulement à Anvers, mais encore dans les autres ports du monde qui doivent avoir recours au rééquipement.

Le commissaire déclare se rallier au projet sans qu'il soit nécessaire de pousser plus avant la discussion générale et celle des articles.

Un autre membre, au nom du groupe libéral, abonde dans le même sens.

Il déclare renoncer à la discussion, afin de ne pas perdre de temps devant l'urgence du projet.

Un autre membre demande que la discussion soit reportée à une séance ultérieure.

Le projet n'est pas encore voté au Sénat et il faut attendre que celui-ci se soit prononcé avant d'ouvrir les débats à la Chambre.

Un commissaire se félicite des travaux prévus en faveur du port d'Anvers.

Cependant il soulève le problème du port de Gand et se réserve la faculté de déposer des amendements à ce sujet.

Un commissaire rappelle que le Gouvernement a examiné également le problème des canaux à porter au gabarit de 1.350 tonnes.

Le projet de loi sera-t-il déposé rapidement ?

Il reçoit une réponse affirmative du Ministre.

uitvoering ervan zal over 10 jaar worden gespreid. Van die investeringen neemt de Staat 3,5 miljard voor zijn rekening, de stad Antwerpen ongeveer 700 miljoen.

In beginsel draagt de Staat 100 % bij in de infrastructuurwerken en 60 % in alles wat betrekking heeft op de uitrusting.

Het vaststellen van dit omvangrijke programma in een wet biedt talrijke voordelen :

1^o) de trapsgewijze spreiding volgens een wel bepaald plan van de diverse werken volgens een wel bepaald plan zal aan de technische diensten alle faciliteiten verstrekken om de beste oplossingen inzake burgerlijke bouwkunde en exploitatie te vinden, en zulks met de geringst mogelijke kosten;

2^o) de wet voorziet in de geleidelijke voltooiing van de verschillende afzonderlijke complexen die rechtstreeks voor de exploitatie dienen, en staat aldus borg voor een onmiddellijke rentabiliteit van de investeringen;

3^o) de wet zal de nijverheids- en handelskringen in staat stellen, een investeringsplan op te maken dat evenwijdig loopt met de door de Staat en de stad Antwerpen voorgenomen plannen.

Door het ruchtbaar maken van deze wet in het buitenland, inzonderheid in alle overzeese landen, zal de wil van België om de Antwerpse haven de uitrusting te verschaffen, welke zij nodig heeft om haar taak als nationale en Europese haven te vervullen, duidelijk te kennen worden gegeven.

* * *

Een lid verklaart dat de Waalse socialisten zich verheugen over de inspanning, die voor de Antwerpse haven wordt gedaan.

Het gaat hier om een nationaal probleem.

Hij legt er ook de nadruk op dat het binnenlandse verkeer te water dient aangepast te worden aan de nieuwe mogelijkheden, die Antwerpen biedt.

In dit verband wijst hij verder op het belang der omschakeling voor sommige industrieën, o.m. voor het rollend materieel, waarvoor een afzetgebied kan worden gevonden in de bedrijven voor fabricage van behandelingstoestellen, niet enkel te Antwerpen, maar ook in al de andere havens ter wereld, die tot wederuitrusting moeten overgaan.

Het lid betuigt zijn instemming met het ontwerp en vindt verdere algemene bespreking en bespreking van de artikelen zelfs overbodig.

Een ander lid spreekt zich namens de liberale fractie in dezelfde zin uit.

Gezien het dringende karakter van het ontwerp ziet hij van de bespreking af om geen tijd te verliezen.

Een ander lid vraagt de bespreking tot een latere vergadering uit te stellen.

Het ontwerp is nog niet goedgekeurd in de Senaat en men moet op de uitspraak van die Vergadering wachten om de bespreking in de Kamer aan te vangen.

Een commissielid verheugt zich over de werken, die voor de Antwerpse haven in het vooruitzicht zijn gesteld. Hij brengt daarbij echter de kwestie van de Gentse haven ter sprake en behoudt zich het recht voor in verband daarmee amendementen in te dienen.

Een commissielid herinnert eraan dat de Regering eveneens het probleem heeft onderzocht van de kanalen welke voor schepen van 1.350 ton bevaarbaar moeten worden gemaakt.

Zal het wetsontwerp snel worden ingediend ?

De Minister geeft hem een bevestigend antwoord.

Les articles et l'ensemble du projet sont alors adoptés à l'unanimité des membres présents.

A l'occasion de l'approbation du rapport tous les membres de la Commission réaffirment leur accord unanime sur le projet.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur.

A. H. SAINTE.

Le Président.

F. BRUNFAUT.

De artikelen en het ontwerp in zijn geheel worden alsdan eenparig door de aanwezige leden aangenomen.

Bij de goedkeuring van dit verslag bevestigen alle commissieleden opnieuw dat zij eensgezind akkoord gaan met het ontwerp.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

, A.-H. SAINTE.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.