

BELGISCHE SENAAAT**SENAT DE BELGIQUE****ZITTING 1984-1985****SESSION DE 1984-1985**

5 JULI 1985

5 JUILLET 1985

Ontwerp van wet betreffende de bouw en het gebruik van de eigenlijke infrastructuur van laad- en losinstallaties van waterwegen

Projet de loi concernant la construction et l'utilisation des infrastructures propres des installations de chargement et de déchargement des voies navigables

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT DOOR DE HEER DALEM

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE D'INFRASTRUCTURE PAR M. DALEM

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN

I. EXPOSE DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Het indienen van het wetsontwerp dat uw Commissie moet onderzoeken, is het gevolg van beschouwingen over het algemeen beleid inzake openbaar vervoer.

Le dépôt du projet de loi que votre Commission doit examiner est la conséquence de considérations de politique générale des transports publics.

Het blijkt immers iedere dag dat er zich, wegens verkeersongevallen of zelfs wegens de overbelasting van de weg, belangrijke files vormen met de daaraan verbonden overdreven wachttijden, die niet alleen een verontreiniging van het milieu veroorzaken voor de omwonenden waar zich de files vormen, maar tevens een onnuttig verbruik betekenen aan energie en aan brandstof.

En effet, il s'avère que chaque jour, parfois à cause d'accidents arrivés sur les routes, mais parfois même à cause de la suroccupation de la voirie, des files importantes et des délais d'attente exagérés entraînent une pollution pour la région riveraine de la voirie où se trouvent arrêtées les files, mais aussi une consommation inutile d'énergie et de carburant.

Ik denk niet dat het nog mogelijk zal zijn op korte of halflange termijn het groot infrastructuurnet uit te breiden.

Je ne pense pas que dans un avenir proche ou moyen, il sera encore possible d'accroître le réseau de la grande infrastructure.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Aubecq, Belot, Bock, Bosmans, Claeys, De Soranno, de Wasseige, Donnay, Eicher, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborcht, Vandermartiere, Van Ooteghem, Windels en Dalem, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Gerits, Grosjean en Van Nevel.

R. A 13269

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

893 (1984-1985) : N° 1 : Ontwerp van wet.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Aubecq, Belot, Bock, Bosmans, Claeys, De Soranno, de Wasseige, Donnay, Eicher, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborcht, Vandermartiere, Van Ooteghem, Windels et Dalem, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Gerits, Grosjean et Van Nevel.

R. A 13269

Voir :

Document du Sénat :

893 (1984-1985) : N° 1 : Projet de loi.

Het waterwegennet daarentegen nadert zijn voltooiing en is momenteel onderbezet.

Deze wijze van vervoer dient dus beoordeeld te worden, te meer daar ze vooral geschikt is voor het goederenvervoer.

De automobilist zal wel moeten blijven rijden, maar voor de ondernemingen ziet de toestand er anders uit. Een onderneming die een produkt vervaardigd heeft en ziet dat zijn voertuigen stilstaan tengevolge van de overbelasting van de wegen, zal wellicht geïnteresseerd zijn in een vestiging in de buurt van de waterweg om deze te gebruiken voor het vervoer van zijn goederen.

We zien ons dan geplaatst voor een vrij abnormale toestand aangezien de havens, of het nu gaat over zeehavens of binnenhavens, zoals : Antwerpen, Zeebrugge, Gent, Oostende, maar ook Luik, Namen, Charleroi, enz., aan de onderneming die zich aldus vestigt, een terrein aanbieden bij de waterweg, dat uitgerust is met kaaimuren voor het laden en het lossen die te samen met de haven werden gebouwd en die afgestaan worden aan of ter beschikking gesteld worden van de gebruiker.

In ieder geval is het over het algemeen niet de gebruiker die de kaaimuur op die plaats bouwt.

Maar buiten deze plaatsen, moet een fabriek die zich vestigt bij de waterweg, zelf de kaaimuren bouwen.

Deze uitgave is natuurlijk zeer belangrijk en vervalst het concurrentiesysteem ten opzichte van die bedrijven die in de havens gevestigd zijn.

Het onderhavige ontwerp, waarvan de omschrijving zeer kort is, heeft eenvoudig tot doel de Staat deze kaaimuren te laten bouwen en ze vervolgens af te staan of ter beschikking te stellen van de particuliere gebruikers.

Er dient op gewezen te worden dat in het verleden, de Staat reeds openbare kaaimuren mocht oprichten.

Tengevolge van de spreiding van de ondernemingen over heel het grondgebied, beantwoorden deze kaaimuren echter niet meer aan de werkelijke behoeften.

Het is natuurlijk de begroting van het Bestuur der Waterwegen die deze uitgave zal dragen.

Het is moeilijk het bedrag van deze uitgave te becijferen, want het is duidelijk dat een kaaimuur slechts zal gebouwd worden, wanneer de nood zich zal voordoen, dus daar waar ondernemingen zich vestigen langs de waterweg.

Dit alles past perfect binnen de doelstellingen van het Bestuur der Waterwegen en de eenvoudige regel zal zijn dat zij slechts gebouwd zullen worden daar waar nodig en waar dezelfde werken door hen nog op andere plaatsen werden uitgevoerd.

II. BESPREKING

Een lid merkt op dat er reeds enerzijds publieke kaaimuren en anderzijds autonome havens bestaan. Hij vreest daarom

Par contre, le réseau de transport par voie d'eau va arriver lui aussi à son achèvement et il est sous-occupé.

Il faut donc promouvoir ce transport par eau qui s'adresse particulièrement aux transports de marchandises.

Si l'automobiliste circulera toujours au volant de sa voiture, l'entreprise qui a produit une marchandise et qui doit voir ses véhicules stationner par suite d'encombrements de la voirie, sera peut-être intéressée par une installation en bordure de la voie d'eau et par l'utilisation de ce moyen de transport de marchandises.

Nous nous trouvons alors devant une situation assez anormale du fait que dans les ports, qu'ils soient de mer ou à l'intérieur des terres, c'est-à-dire Anvers, Zeebrugge, Gand, Ostende, mais aussi Liège, Namur, Charleroi, etc., l'entreprise qui s'installe, occupe un terrain en bordure de la voie d'eau et ce terrain est équipé de quais d'embarquement et de débarquement qui ont été construits en même temps que le port ou par celui-ci et qui sont concédés ou mis à la disposition de l'utilisateur.

De toute façon ce n'est généralement pas l'utilisateur qui construit le quai à cet endroit.

Il se fait qu'en dehors de ces endroits, lorsqu'une usine s'installe en bordure de la voie d'eau, c'est elle qui doit construire elle-même les quais.

Cette dépense est évidemment importante et elle fausse le système de la concurrence vis-à-vis de ceux qui sont installés dans les ports.

Le présent projet, dont le libellé est extrêmement court, a simplement pour objet de permettre à l'Etat de construire ces murs de quais pour par la suite les concéder ou les mettre à la disposition d'utilisateurs particuliers.

Il faut dire que par le passé, l'Etat pouvait déjà construire des murs de quai publics.

Cependant la dispersion des entreprises à travers tout le pays fait que ces quais publics ne répondent plus aux besoins actuels.

C'est évidemment le budget de l'Administration des voies hydrauliques qui doit supporter la dépense.

Il est difficile de chiffrer le montant de cette dépense, car il est clair que la construction des murs de quai ne se fera que là où le besoin se présentera donc là où les entreprises s'installeront à proximité de la voie d'eau.

Tout ceci rentre parfaitement dans l'objet de l'Administration des voies hydrauliques et simplement la règle sera qu'elles pourront réaliser là où elles ne font pas encore les mêmes travaux qui sont réalisés déjà par elles à d'autres endroits.

II. DISCUSSION

Un membre fait remarquer qu'il existe déjà des quais publics d'une part et des ports autonomes d'autre part et

dat indien dit ontwerp wet wordt, er een concurrentie met de bestaande installaties zal ontstaan.

In dat verband is het de vraag of de nieuwe kaaimuren beheerd zullen worden door de autonome havens.

De Minister herinnert eraan dat op dit ogenblik drie soorten kaaimuren bestaan :

1° de autonome havens waarvan de kaaimuren volledig door de Staat gesubsidieerd worden;

2° de publieke kaaimuren die zijn aangelegd om aan de ondernemingen toegang tot de waterweg te geven, ook al liggen zij niet aan die waterweg;

3° sommige bedrijven die aan een waterweg zijn gelegen, leggen zelf een kaaimuur aan. De Staat draagt alleen bij in het onderhoud van de oever.

Er zijn dus ondernemingen die hun installaties volledig bekostigen. Andere daarentegen betalen slechts een retributie voor het gebruik van de installaties die hun door de havens ter beschikking gesteld worden. Deze wet wil derhalve aan de ondernemingen de mogelijkheid bieden zich aan bevaarbare en vlotbare waterwegen te vestigen, zonder dat er discriminatie ontstaat tussen deze ondernemingen en tegen een retributie gebruik maken van de bestaande installaties.

De Minister merkt tevens op dat het niet in de bedoeling ligt de nieuwe kaaimuren te laten beheren door de autonome havens, te meer omdat er niet op elke waterweg een autonome haven ligt; sommige ervan werden immers gesloten. Hij betreurt ook dat er bij Openbare Werken niet een dienst bestaat voor de commercialisering en een voor de uit te voeren werken.

Een lid vraagt of het interessant en opportuun is, na zeer veel te hebben geïnvesteerd in de havens, de bedrijven aan te zetten zich elders te vestigen. De Minister antwoordt dat dit probleem zich helemaal niet voordoet.

Elke haven heeft er immers belang bij dat zoveel mogelijk ondernemingen de waterweg kunnen gebruiken.

De goederen worden vóór de onderneming op binnenscheepen overgeladen en daarmee naar hun eindbestemming gebracht.

Daarenboven maken tal van ondernemingen geen gebruik van de havens, nl. die welke de publieke kaaimuren gebruiken of hun eigen kade aanleggen.

De Minister herinnert eraan dat zijn departement de nationale en de autonome havens subsidieert.

*
**

Een lid herinnert eraan dat tussen 1950 en 1960 de Staat industriegebieden heeft aangelegd om investeringen — in hoofdzaak buitenlandse — aan te trekken.

émet les craintes de voir apparaître, si le projet de loi est adopté, un phénomène de concurrence vis-à-vis des installations déjà existantes.

A ce propos la question est posée de savoir si les nouveaux quais seront gérés par les ports autonomes.

Le Ministre rappelle qu'il existe actuellement trois systèmes en matière de quai :

1° les ports autonomes dont les murs de quai sont subventionnés à 100 p.c. par l'Etat;

2° le système des quais publics. Ceux-ci ont été construits pour permettre aux entreprises d'avoir accès à la voie d'eau, même quand elles ne sont pas situées le long de celle-ci;

3° il y a les entreprises situées en bordure de l'eau et qui construisent elles-mêmes le mur de quai. L'Etat n'intervient que dans l'entretien de la berge.

On constate donc qu'il y a des entreprises qui paient l'entière de leurs installations et d'autres qui ne paient qu'une simple redevance pour l'utilisation des installations mises à leur disposition par les ports. Le but de la loi est donc de permettre aux entreprises de s'établir le long des voies d'eau navigables et flottables, et ce sans qu'il y ait discrimination entre celles-ci et les autres qui utilisent des installations existantes, moyennant une simple redevance.

D'autre part, le Ministre précise qu'il n'est pas question de confier aux ports autonomes la gestion des nouveaux quais, et ce d'autant plus qu'il n'existe pas de port autonome pour chaque voie d'eau, certains ports ayant été supprimés. Il déplore également qu'actuellement il n'y ait pas, au sein des Travaux publics, un service compétent pour la commercialisation et un autre pour les travaux à réaliser.

Suite à l'intervention d'un membre qui se demande s'il est intéressant et opportuun, après avoir fait d'énormes investissements dans les ports, de favoriser l'installation des entreprises ailleurs, le Ministre répond qu'à son avis le problème ne se pose pas.

En effet, l'intérêt de chaque port est de permettre à un maximum d'entreprises d'utiliser la voie d'eau.

Les marchandises sont chargées devant l'entreprise sur des péniches et envoyées dans les ports pour être acheminées vers leur destination finale.

De plus, il y a toute une série d'entreprises qui n'utilisent pas les ports, à savoir celles qui utilisent les quais publics ou construisent leur propre quai.

Le Ministre rappelle que son département subventionne les ports nationaux et les ports autonomes.

*
**

Un membre rappelle que durant les années 1950-1960, l'Etat a aménagé des zonings industriels afin d'attirer les investissements surtout étrangers.

Als gevolg van de economische crisis ligt die infrastructuur er nu vaak verlaten bij. Spreker vraagt zich af of er met de door de Staat aangelegde kaaimuren niet hetzelfde zal gebeuren.

Verder is het volgens hem niet eens zeker dat die ondernemingen gebruik zullen maken van onze havens. Zij kunnen naar buitenlandse havens trekken of van de ene onderneming naar de andere.

Hetzelfde lid wil ook nog vernemen welke criteria gehanteerd zullen worden voor het bouwen van de kaaien. Wie beslist over de bouw? Wordt daartoe een Commissie ingesteld?

De Minister van Openbare Werken verklaart dat hij niets nieuws invoert: de procedure zal dezelfde zijn als die welke wordt toegepast door de havens en de Dienst voor de Scheepvaart.

Het departement is van oordeel dat in de jaren dat er veel vraag zal zijn, deze werken tussen 70 en 100 miljoen zullen kosten.

**

Bij de opmerkingen van een commissielid verstrekt de Minister de volgende bijzonderheden:

- De nieuwe kaai zal in 30 jaar worden afbetaald;
- Openbare Werken neemt alleen de infrastructuur (de kaai) te zijnen laste. De bovenbouw (laad- en loskaaien, gebouwen) komt voor rekening van de onderneming.

De Minister is ook van oordeel dat er geen gevaar is voor concurrentie met de havens voor de bedrijven waarvan de goederen veel behandeling en vervoer vergen, omdat dit soort bedrijven diensten nodig heeft die alleen de havens kunnen leveren, zodat zij zich niet elders zullen gaan vestigen.

**

Een spreker stelt vast dat de retributies die thans worden geïnd door het havensbestuur, na goedkeuring van het ontwerp rechtstreeks door het departement van Openbare Werken zullen worden geïnd. Anderzijds ziet hij niet in waarom een onderneming die, behalve indien er in de haven geen plaats meer zou zijn, geen bijzondere reden heeft om zich elders dan in een haven te vestigen, hulp zou moeten ontvangen.

De Minister verwijst naar de autonome haven van Luik om de voorwaarden te beschrijven voor het verlenen van concessies.

Installatievoorwaarden : 3 mogelijkheden

1. De concessie-overeenkomst

- Van 5 tot 30 jaar;
- Investeringsuitvoeren op het in concessie gegeven terrein;

Actuellement, ces infrastructures sont souvent abandonnées suite à la crise économique que nous subissons. L'intervenant se demande si le même phénomène ne risque pas de se produire avec la construction par l'Etat de murs de quai.

Il pense, en outre, qu'il n'est pas certain que ces entreprises utiliseront nos ports. Elles peuvent utiliser les ports étrangers en allant d'une entreprise à l'autre.

D'autre part, il voudrait savoir quels sont les critères qui seront retenus pour construire les quais. Qui décidera de sa construction? Une Commission sera-t-elle créée?

Le Ministre des Travaux publics explique qu'il n'a rien inventé. La procédure suivie sera la même que celle suivie par les ports et l'Office de la Navigation.

L'Administration estime que le projet coûtera entre 70 et 100 millions, les années où il y aura beaucoup de demandes.

**

Suite aux remarques émises par un Commissaire, le Ministre apporte les précisions suivantes:

- Le nouveau quai sera payé en 30 ans;
- Seule l'infrastructure (le quai) sera prise en charge par les Travaux publics. Sa superstructure (quais de chargement et de déchargement, bâtiments) sera à charge de l'entreprise.

Le Ministre estime d'autre part qu'il n'y a pas de risque de concurrence avec les ports pour les entreprises qui nécessitent beaucoup de manutention et de transport, car ce type d'entreprise a besoin des services que seuls les ports peuvent fournir et n'iront donc pas s'établir ailleurs.

**

Un intervenant constate que les redevances qui sont actuellement perçues par l'administration des ports, le seront après adoption du projet, directement par le département des Travaux publics. D'autre part, il ne voit pas pourquoi une entreprise qui, hormis le cas où le port serait complet, n'a pas de raison particulière pour s'installer ailleurs que dans un port, doit se faire aider.

Le Ministre prend comme référence le port autonome de Liège pour décrire les conditions d'octroi de concession.

Conditions d'installation : 3 possibilités

1. Le contrat de concession

- De 5 à 30 ans;
- Investissements à réaliser sur le site concédé;

- Een gewaarborgde jaarlijkse tonnage via de waterweg :
 - 400 ton/str.m kaai per jaar voor algemene goederen en schroot;
 - 750 ton/str.m kaai per jaar voor bulkgoederen (kolen, zand, mineralen);
 - 600 ton/str.m kaai per jaar voor gemengde verrichtingen.

2. De precariovergunning

- Een bezetting van onbepaalde, in het algemeen korte duur (zes maanden, 1 jaar, 2 jaar...);
- Opzegging van beide partijen : 1 maand;
- Geen zware investeringen;
- Een zeer soepele regeling die verrichtingen van korte tijdsduur mogelijk maakt.

3. De vergunning voor losse verrichtingen

- Een vergunning bedoeld voor één of meer laad- en losverrichtingen of een andere operatie (groeperen en splitsen, opslaan);
- Kan worden ingetrokken en is van beperkte duur.

Opmerkingen :

1. Voor elke vaste constructie of installatie is een vergunning van de haven nodig;
2. Stedebouw, brandbeveiliging, de comodo en incommodo komen ten laste van de klant/gebruiker.

Tariefstelsel

Twée soorten retributie

A. Retributie voor het ingebruiknemen van terreinen (1) :

- 1) Terreinen gelegen achter de overslagkaden

Basisretributie : 15 frank/jaar/m²;

Retributie variërend van 15 frank tot 17 frank/jaar/m² :

- uitsluitend toegepast op de gebruikers-concessiehouders
- volgens het belang van het ingenomen terrein.

- 2) Industrierterreinen (achterliggend gebied)

Basisretributie : 5 frank/jaar/m²;

Retributie variërend van 5 frank tot 2,50 frank/jaar/m² : zelfde voorwaarden als onder 1) hierboven.

B. Retributies per verhandelde ton (1) :

a) Verrichtingen per schip (2)

1. Terreinen gelegen achter de overslagkaden

— Algemeen tarief : 1 frank/ton;

- Tonnage annuel à garantir par voie d'eau :

- 400 t/mct de quai/an pour marchandises générales et mitrailles;
- 750 t/mct de quai/an pour vrac (charbons, sables, minerais);
- 600 t/mct de quai/an pour opérations mixtes.

2. L'autorisation précaire

- Occupation à durée indéterminée, généralement courte (6 mois, 1 an, 2 ans...);
- préavis, de part et d'autre : 1 mois;
- Pas d'investissement lourd;
- Système très souple, permettant des opérations de courte durée.

3. L'autorisation pour opérations isolées

- Autorisation visant une ou plusieurs opérations portuaires de chargement/déchargement ou autre (groupage/dégroupage, stockage);
- Révocable, durée très limitée.

Remarques :

1. Toute construction ou installation fixe doit faire l'objet d'une autorisation du port;
2. Urbanisme, service incendie, comodo/incommodo à charge du client/usager.

Tarification

Deux catégories de redevances

A. Redevances d'occupation de terrains (1) :

- 1) Terrains situés derrière les quais de transbordement

Redevance de base : 15 francs/an/m²;

Redevance variant de 15 francs à 17 francs/an/m²;

- appliquée aux usagers concessionnaires uniquement
- suivant importance de l'emplacement occupé.

- 2) Terrains industriels (arrière-zone)

Redevance de base : 5 francs/an/m²;

Redevance variant de 5 francs à 2,50 francs/an/m² : mêmes conditions qu'au 1) ci-dessus.

B. Redevances à la tonne manutentionnée (1) :

a) Opérations par bateau (2)

1. Terrains situés derrière les quais de transbordement

— Tarif général : 1 franc/tonne;

— Tarief petroleumprodukten : 1,50 frank/ton;
 — Verminderde tarieven van 0,80 frank tot 0,20 frank/ton volgens de waarde van de goederen.

2. Industrierreinen (achterliggend gebied)

— Algemeen tarief : 0,50 frank/ton;
 — Tarief petroleumprodukten : 1,50 frank/ton;
 — Verminderde tarieven van 0,40 frank tot 0,10 frank/ton naargelang van de waarde van de goederen.

b) Verrichtingen per goederenwagen :

— tarief petroleumprodukten : 2 F/ton;
 — tarief andere goederen : 1,50 F/ton.

c) Verrichtingen per vrachtwagen :

— tarief petroleumprodukten : 1,50 F/ton;
 — tarief andere goederen : 1 F/ton.

Belangrijke opmerkingen

1. De hierboven vermelde tarieven worden thans verhoogd met 210 pct.;

2. Op het einde van het jaar worden progressieve verminderingen toegekend aan de gebruikers/concessiehouders op het bedrag van de retributie per verhandelde ton bij de verrichtingen per schip.

De Minister voegt eraan toe dat die criteria in een koninklijk besluit zullen worden opgenomen.

Hij wijst er ook op dat het gebied waarover de bevoegdheid van de autonome havens zich uitstrekt, bij wet wordt toegekend en dat er dus geen enkel gevaar is voor verarring of concurrentie met de installaties die op basis van dit ontwerp worden gebouwd.

Tot slot merkt hij op dat de ondernemingen die de voor hen gebouwde kaai vóór het einde van de concessie zouden verlaten, beboet zullen worden.

Een spreker acht die regeling zeer bevredigend indien zij op dezelfde wijze wordt toegepast op alle ondernemingen die voordeel zullen trekken uit de werken waarin dit ontwerp voorziet. Dat wordt door de Minister bevestigd.

Nadat een lid de aandacht heeft gevestigd op de verwarring die zou kunnen ontstaan uit het gebruik van verschillende uitdrukkingen zoals « eigenlijke installaties » en « kaaimuren », wijst de Minister erop dat het ontwerp enkel de infrastructuur op het oog heeft.

**

Een spreker vreest dat de middelen veel kleiner zijn dan de behoeften. De vraag kan dus worden gesteld of de ondernemingen niet lang zullen moeten wachten vooraleer de Staat de kaaimuur bouwt en of zij in dat geval de gewestsubsidies kunnen blijven genieten tegen dezelfde voorwaarden als thans.

— Tarif produits pétroliers : 1,50 franc/tonne;
 — Tarifs réduits de 0,80 franc à 0,20 franc/tonne, suivant la valeur de la marchandise.

2. Terrains industriels (arrière-zone)

— Tarif général : 0,50 franc/tonne;
 — Tarif produits pétroliers : 1,50 franc/tonne;
 — Tarifs réduits de 0,40 franc à 0,10 franc/tonne, en fonction de la valeur de la marchandise.

b) Opérations par wagons :

— tarif produits pétroliers : 2 F/tonne;
 — tarif autres marchandises : 1,50 F/tonne.

c) Opérations par camions :

— tarif produits pétroliers : 1,50 F/tonne;
 — tarif autres marchandises : 1 F/tonne.

Remarques importantes

1. Les taux reproduits ci-dessus sont actuellement majorés de 210 p.c.;

2. En fin d'année, des réductions progressives sont accordées aux usagers concessionnaires sur le montant de la redevance à la tonne manipulée lors d'opérations par bateau.

Le Ministre précise que ces critères seront repris dans un arrêté royal.

D'autre part, il rappelle que la zone sur laquelle s'étend la compétence des ports autonomes est accordée par une loi et qu'il n'y a donc aucun risque de confusion ou de concurrence avec les installations construites sur base de la loi en projet.

Enfin, les entreprises qui abandonneraient le quai construit pour elles avant la fin de la concession, seraient mises à l'amende.

Un intervenant estime ce système tout à fait satisfaisant s'il s'applique identiquement aux entreprises qui bénéficieront des travaux prévus par le présent projet ce que le Ministre confirme absolument.

Après qu'un membre eut attiré l'attention sur la confusion que pouvait créer l'emploi de termes différents, tels que « eigenlijke installaties » et d'autre part « kaaimuren », le Ministre rappelle que le projet ne vise que l'infrastructure.

**

Un intervenant craint que les moyens soient inférieurs aux besoins. Dès lors, on peut se poser la question de savoir si les entreprises ne risquent pas d'attendre parfois longtemps pour que l'Etat construise le mur de quai et si, dans ce cas, elles pourront toujours bénéficier des subventions de la Région aux mêmes conditions qu'actuellement.

De Minister antwoordt dat het probleem een technische kant heeft. Wanneer een onderneming zich vestigt langs een waterweg en de toestand van de terreinen de bouw van een kaaimuur tegen hoge kosten noodzakelijk maken, verkiest de onderneming een eenvoudige ponton aan te leggen die in de waterweg uitsteekt.

De aanleggende schepen vormen dan een hindernis en een gevaar voor de scheepvaart.

De veiligheid gebiedt dus dat een kaaimuur wordt aangelegd opdat het maritiem verkeer niet wordt gehinderd.

Er wordt aan herinnerd dat de kaaimuren in de nationale en de autonome havens voor 100 pct. worden gesubsidieerd en de bovenbouw (laad- en loskaaien, gebouwen...) voor 60 pct.

Tot slot zou het beter zijn, zonder daarom alle subsidie-mogelijkheden af te schaffen, dat de huidige regeling wordt opgeheven.

Een lid vraagt of het ontwerp alleen geldt voor de bedrijven die zich in de toekomst langs een waterweg zullen vestigen.

De Minister antwoordt dat zijn ontwerp voor alle bestaande of nog op te richten bedrijven geldt en dat hij op dat punt geen discriminatie wenst te maken.

Ook dient te worden opgemerkt dat de reeds geïnstalleerde bedrijven ofwel reeds een kaaimuur hebben gebouwd, ofwel er geen behoefte aan hebben en niets hebben laten bouwen.

III. AMENDEMENTEN

1. Een lid dient de volgende amendementen in :

« Het opschrift van het ontwerp van wet te vervangen als volgt :

« Ontwerp van wet betreffende het bouwen en het gebruik van los- en laadkaden langs de bevaarbare waterwegen van het Rijk »

« Enig artikel

Dit artikel te vervangen door de volgende artikelen :

« Artikel 1. — In deze wet wordt met « bevaarbare waterwegen van het Rijk » bedoeld alle natuurlijke of kunstmatige waterlopen die als bevaarbaar erkend zijn ingevolge het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 — Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk en het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen, en waarvan de bedding gelegen is op het openbaar domein van het Rijk. »

Le Ministre répond que le problème présente un aspect technique. Lorsqu'une entreprise s'installe le long d'une voie d'eau et que la configuration des lieux nécessite la construction d'un mur de quai à grands frais, l'entreprise préfère alors construire un simple ponton qui s'avance dans la voie d'eau.

Les bateaux qui s'y amarrent constituent dès lors un obstacle et donc un danger pour la navigation.

Dès lors, pour des raisons de sécurité, il est important de construire un mur de quai pour éviter d'entraver la circulation maritime.

Il est rappelé à cette occasion que les murs de quai sont subsidiés à 100 p.c. dans les ports nationaux et les ports autonomes, tandis que les superstructures (quais de chargement et de déchargement, bâtiments) le sont à 60 p.c.

En conclusion, sans pour autant supprimer toute possibilité de subvention, il vaudrait mieux arriver à supprimer le système actuel.

Un membre demande si le projet ne vaut que pour les entreprises qui s'installeront dans le futur le long d'une voie d'eau.

Le Ministre répond que son projet vaut pour toutes les entreprises existantes ou restant à créer et qu'il n'entend pas faire de discrimination à ce sujet.

Il faut également remarquer qu'en ce qui concerne les entreprises déjà installées, ou bien elles ont déjà construit leur mur, ou bien elles n'en ont pas besoin et n'ont rien fait construire.

III. AMENDEMENTS

1. Un membre dépose l'amendement suivant :

« Remplacer l'intitulé du projet de loi par le texte suivant :

« Projet de loi relatif à la construction et à l'utilisation de quais de chargement et de déchargement le long des voies navigables du Royaume »

« Article unique

Remplacer cet article par les articles suivants :

« Article 1^{er}. — Au sens de la présente loi, il y a lieu d'entendre par « voies navigables du Royaume » tous les cours d'eau naturels ou artificiels qui ont été reconnus navigables en vertu de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 — règlement général des voies navigables du Royaume et de l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables, et dont le lit est situé sur le domaine public de l'Etat. »

« Artikel 2. — Met « los- en laadkaden » wordt bedoeld het geheel van zowel de eigenlijke kademuur, of steiger of elk andere constructie die het afmeren van schepen met het oog op los- en laadverrichtingen mogelijk maakt, als de verharding van het kaaiplateau met een maximumbreedte van 15 meter, met uitsluiting van kraanrails, spoorwegaansluitingen en in het algemeen de toegangswegen. »

« Artikel 3. — De Minister van Openbare Werken wordt gemachtigd om los- en laadkaden langs de bevaarbare waterlopen van het Rijk te bouwen.

Hij regelt het gebruik ervan hetzij bij wege van concessie of vergunning of enige andere overeenkomst, waarin onder meer de door de gebruiker te betalen gebruiksvergoeding wordt vastgesteld. »

Verantwoording

« De amendementen hebben een dubbel doel. In de eerste plaats een beter taalgebruik na te streven. In de tweede plaats tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Raad van State, die in zijn advies had aangedrongen op méér precisie. Tevens wordt vermeden in strijd te komen met eerdere wettelijke bepalingen (zoals die welke ingevoegd werden door de wet van 17 mei 1976 tot oprichting van een Dienst voor de Scheepvaart en een « Office de la Navigation ». »

2. Twee leden dienen subamendementen in op de vorige amendementen :

ART. 2

« Dit artikel te vervangen als volgt :

« Artikel 2. — Met de eigenlijke infrastructuur van de « los- en laadkaden » wordt bedoeld het geheel van de eigenlijke kademuur, of steiger of elke andere constructie die het meren van schepen met het oog op los- en laadverrichtingen mogelijk maakt. »

ART. 3

« Dit artikel te vervangen als volgt :

« Artikel 3. — De Minister van Openbare Werken wordt gemachtigd om de eigenlijke infrastructuur van los- en laadkaden langs de bevaarbare waterlopen van het Rijk te bouwen.

Hij regelt het gebruik ervan bij wege van domeinconcessies, waarin onder meer de door de concessiehouder te betalen gebruiksvergoeding wordt vastgesteld. »

Verantwoording

« De amendementen hebben tot doel de opmerkingen van de Raad van State meer concreet te verwerken.

Ze willen ook duidelijker stellen dat het gaat om alle bevaarbare waterlopen van het Rijk.

« Article 2. — Par « quai de chargement et de déchargement », il faut entendre l'ensemble comprenant tout le mur de quai proprement dit, l'appontement ou toute autre construction permettant l'amarrage de bateaux en vue des opérations de chargement et de déchargement, que l'empierrement du plateau de quai sur une largeur de 15 mètres maximum, à l'exclusion des rails de grues, des raccordements ferroviaires et, d'une manière générale, des voies d'accès. »

« Article 3. — Le Ministre des Travaux publics est autorisé à construire des quais de chargement et de déchargement le long des cours d'eau navigables du Royaume.

Il en règle l'utilisation soit par voie de concession, de permission ou de convention généralement quelconque, qui fixeront notamment les droits d'usage à payer par l'utilisateur. »

Justification

« Nos amendements poursuivent un double objectif : d'abord, améliorer la formulation utilisée, ensuite répondre aux observations du Conseil d'Etat, qui a insisté dans son avis sur la nécessité d'une plus grande précision. Par ailleurs, ils visent à éviter une contradiction avec d'autres dispositions légales (telles que celles insérées par la loi du 17 mai 1976 instituant un Office de la navigation et un « Dienst voor de Scheepvaart ». »

2. Deux membres déposent des sous-amendements aux amendements précédents :

ART. 2

« Remplacer cet article par les dispositions suivantes :

« Article 2. — Par « infrastructure proprement dite des quais de chargement et de déchargement », il faut entendre l'ensemble comprenant tant le mur de quai proprement dit, l'appontement ou toute autre construction permettant l'amarrage de bateaux en vue des opérations de chargement et de déchargement. »

ART. 3

« Remplacer cet article par les dispositions suivantes :

« Article 3. — Le Ministre des Travaux publics est autorisé à construire l'infrastructure proprement dite des quais de chargement et de déchargement le long des cours d'eau navigables du Royaume.

Il en règle l'utilisation par voie de concession domaniale fixant notamment les droits d'usage à payer par le concessionnaire. »

Justification

« Ces amendements visent à tenir compte plus concrètement des observations du Conseil d'Etat.

Ils visent également à préciser qu'il s'agit de tous les cours d'eau navigables du Royaume.

Tevens wordt gedefinieerd wat met de eigenlijke infrastructuur van de los- en laadkaden wordt bedoeld. »

3. Twee andere leden dienen het volgend amendement in :

ENIG ARTIKEL

« Het tweede lid van dit artikel aan te vullen als volgt :

« ... behalve voor de terreinen die behoren bij een autonome haven.

Deze havens beheren zelf de infrastructuur op die terreinen. »

De amendementen waarbij een nieuw opschrift en een nieuw artikel 1 worden voorgesteld, worden aangenomen met 15 tegen 2 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Het eerste amendement waarbij een nieuw artikel 2 wordt voorgesteld, wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 1 stem, bij 5 onthoudingen.

De indiener van het eerste amendement waarbij een nieuw artikel 3 wordt voorgesteld, wijst erop dat het juridische begrip « concessie » volgens hem te strak omlijnd is en dat hij een soepeler regeling in het ontwerp wenst in te voeren door te voorzien in andere mogelijkheden om overeenkomsten te sluiten.

De indiener van het subamendement is daarentegen van oordeel dat het concessiesysteem essentiële waarborgen biedt voor de Staat en dat die met uitsluiting van alle andere regelingen moet worden behouden.

Als gevolg van die toelichting trekt de indiener zijn amendement in ten voordele van het subamendement.

Verscheidene leden merken op dat in artikel 3 (nieuw) de woorden « eigenlijke infrastructuur » zouden moeten worden vervangen door de woorden « eigen infrastructuur » en dat het woord « domeinconcessie » in meervoud moet staan, zoals in de oorspronkelijke ontwerp tekst. De Commissie keurt die wijzigingen goed.

Het subamendement waarbij een artikel 3 (nieuw) wordt ingevoegd, wordt aangenomen met 16 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Na de opmerkingen van verscheidene leden, herhaalt en bevestigt de Minister dat de terreinen waaruit het gebied bestaat dat aan de autonome havens is toegewezen en dat zij alleen beheren, hun worden toegewezen krachtens een wet. Zij kunnen derhalve niet aan een ander in concessie worden gegeven. Die concessies worden telkens verleend bij koninklijk besluit. Geen enkele onderneming die de voordelen bepaald in dit ontwerp geniet, zal zich ooit kunnen vestigen in het gebied beheerd door een autonome haven.

Na deze toelichting wordt het derde amendement door de indiener ingetrokken.

Ils contiennent, par ailleurs, la définition de la notion d'infrastructure proprement dite des quais de chargement et de déchargement. »

3. Deux autres membres introduisent l'amendement suivant au projet :

ARTICLE UNIQUE

« Compléter le deuxième alinéa de cet article par les mots suivants :

« ... sauf dans les zones couvertes par un port autonome.

Dans ces zones la gestion de l'infrastructure est assurée par celui-ci. »

L'amendement proposant un nouvel intitulé et un nouvel article 1^{er} au projet sont adoptés par 15 voix contre 2 et 2 abstentions.

Le premier amendement proposant un nouvel article 2 au projet est adopté par 13 voix contre 1 et 5 abstentions.

L'auteur du premier amendement proposant un nouvel article 3 au projet explique que la notion juridique de « concession » lui semble trop rigide et qu'il a voulu donner plus de souplesse au projet en y insérant d'autres possibilités de conventions.

L'auteur du sous-amendement au contraire estime que le système de la concession constitue une garantie essentielle pour l'Etat qu'il est indispensable de maintenir à l'exclusion de tout autre.

A la suite de cette explication l'auteur de l'amendement le retire au profit du sous-amendement.

Plusieurs intervenants font remarquer qu'au nouvel article 3 les mots « infrastructure proprement dite » devraient être remplacés par les mots « infrastructure propre » de même que les mots « concessions domaniales » doivent être indiqués au pluriel comme dans le projet initial. Ces modifications sont approuvées par la Commission.

Le sous-amendement introduisant un nouvel article 3 est adopté par 16 voix et 2 abstentions.

Suite aux remarques de plusieurs membres, le Ministre répète et confirme que c'est en vertu d'une loi que les terrains composant la zone attribuée aux ports autonomes et dont ils exercent exclusivement la gestion leur sont attribués. Il est donc impossible de les concéder à quelqu'un d'autre. Ces concessions se font chaque fois par arrêté royal. Jamais aucune entreprise bénéficiant des dispositions du présent projet ne pourra s'installer dans la zone gérée par un port autonome.

Après cette explication, l'auteur du troisième amendement le retire.

IV. STEMMING

Het aldus geamendeerde ontwerp wordt in zijn geheel aangenomen met 12 stemmen, bij 7 onthoudingen.

Dit verslag is goedgekeurd bij eenparigheid van de 19 aanwezige leden.

De Verslaggever,
A. DALEM.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

IV. VOTE

L'ensemble du projet, ainsi amendé, est adopté par 12 voix et 7 abstentions.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des 19 membres présents.

Le Rapporteur,
A. DALEM.

Le Président,
F. DE BONDT.

TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE

Nieuw opschrift :

Ontwerp van wet betreffende het bouwen en het gebruik van los- en laadkaden langs de bevaarbare waterwegen van het Rijk

ARTIKEL 1

In deze wet wordt met « bevaarbare waterwegen van het Rijk » bedoeld alle natuurlijke of kunstmatige waterlopen die als bevaarbaar erkend zijn ingevolge het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 — Algemeen reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk en het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen, en waarvan de bedding gelegen is op het openbaar domein van het Rijk.

ART. 2

Met « los- en laadkaden » wordt bedoeld het geheel van zowel de eigenlijke kademuur, of steiger of elke andere constructie die het afmeren van schepen met het oog op los- en laadverrichtingen mogelijk maakt, als de verharding van het kaaiplateau met een maximumbreedte van 15 meter, met uitsluiting van kraanrails, spoorwegaansluitingen en in het algemeen de toegangswegen.

ART. 3

De Minister van Openbare Werken wordt gemachtigd om de eigenlijke infrastructuur van los- en laadkaden langs de bevaarbare waterlopen van het Rijk te bouwen.

Hij regelt het gebruik ervan bij wege van domeinconcessies, waarin onder meer de door de concessiehouder te betalen gebruiksvergoeding wordt vastgesteld.

TEXTE ADOPTE
PAR LA COMMISSION

Nouvel intitulé :

Projet de loi relatif à la construction et à l'utilisation de quais de chargement et de déchargement le long des voies navigables du Royaume

ARTICLE 1^{er}

Au sens de la présente loi, il y a lieu d'entendre par « voies navigables du Royaume » tous les cours d'eau naturels ou artificiels qui ont été reconnus navigables en vertu de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 — Règlement général des voies navigables du Royaume et de l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables, et dont le lit est situé sur le domaine public de l'Etat.

ART. 2

Par « quai de chargement et de déchargement », il faut entendre l'ensemble comprenant tant le mur du quai proprement dit, l'appontement ou toute autre construction permettant l'amarrage de bateaux en vue des opérations de chargement et de déchargement, que l'empierrement du plateau de quai sur une largeur de 15 mètres maximum, à l'exclusion des rails de grues, des raccordements ferroviaires et, d'une manière générale, des voies d'accès.

ART. 3

Le Ministre des Travaux publics est autorisé à construire l'infrastructure propre des quais de chargement et de déchargement le long des cours d'eau navigables du Royaume.

Il en règle l'utilisation par voie de concessions domaniales fixant notamment les droits d'usage à payer par le concessionnaire.