

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1957-1958.

VERGADERING VAN 12 MAART 1958.

Verslag van de Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 5 Juli 1956, welke wet de begroting van de 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 van nationaal belang.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1957-1958.

SÉANCE DU 12 MARS 1958.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi portant modification de la loi du 5 juillet 1956 modifiant le budget des Recettes et des Dépenses Extraordinaires de l'exercice 1956 en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt général au port d'Anvers.

Aanwezig : de hh. VAN BELLE, voorzitter; Emiel CLAEYS, DE COENE, DELMOTTE, DELOR, DURAY, FERON, GILSON, LEMAL, NEEFS, PIOT, VAN BUGGENHOUT, VAN DEN STORME, VAN PETEGHEM, WYN en BLOCK, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Algemene beschouwingen.

In haar vergadering van donderdag 6 Maart 1958, heeft uw Commissie van Openbare Werken het hierbovenvermelde wetsontwerp onderzocht.

Zoals uit de Memorie van Toelichting blijkt, beoogt dit wetsontwerp de wet van 5 Juli 1956 aan te vullen waarbij een programma opgesteld werd van dringende investeringen van nationaal belang die uit te voeren zijn in de haven van Antwerpen.

Door het huidig ontwerp wordt aan voormeld programma het bouwen van een zeesluis met toegangsgeulen toegevoegd, zonder dat het voorziene tijdperk van tien jaar daardoor gewijzigd wordt.

De Minister van Openbare Werken had reeds aan uw Commissie, bij de bespreking van de begroting van Openbare Werken voor het dienstjaar 1958, het inzicht van de Regering meegedeeld om onderhavig wetsontwerp in te dienen.

De Memorie van Toelichting geeft nadere inlichtingen in verband met de sedert de Suez-krisis voelbare tendens om steeds meer schepen met grotere tonnemaat in vaart te brengen. Aan deze evolutie

MESDAMES, MESSIEURS,

Considérations générales.

Votre Commission des Travaux Publics a examiné le présent projet au cours de sa réunion du jeudi 6 mars 1958.

Ainsi que l'indique l'Exposé des Motifs, ce projet vise à compléter la loi du 5 juillet 1956, qui établit un programme d'investissements urgents et d'intérêt général à réaliser au Port d'Anvers.

Le présent projet ajoute à ce programme la construction d'une écluse maritime avec chenaux d'accès, sans modifier pour autant la période de dix ans initialement fixée.

Lors de la discussion du Budget des Travaux publics pour l'exercice 1958, le Ministre avait déjà informé votre Commission de l'intention qu'avait le Gouvernement de déposer le présent projet.

L'Exposé des Motifs fournit des précisions sur la tendance, qui s'est accentuée depuis la crise de Suez, à mettre en ligne un nombre croissant de navires de fort tonnage. C'est là une évolution à

R. A 5486.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :
194 (Zitting 1957-1958) : Wetsontwerp.

R. A 5486.

Voir :

Document du Sénat :
194 (Session de 1957-1958) : Projet de loi.

moeten de verschillende West-Europese havens zich aanpassen, willen zij met kans op succes hun positie als wereldhaven verdedigen.

Uw verslaggever acht het passend, bij wijze van inleiding tot het huidige verslag, hieromtrent enkele aanvullende toelichtingen te verstrekken.

Navolgend overzicht somt beknopt de voornaamste uitbreidingswerken op, die in uitvoering zijn of gepland worden in de voornaamste met Antwerpen concurrerende West-Europese havens, in het bijzonder deze met betrekking tot het toegankelijk maken van deze havens voor schepen met grote afmetingen.

Rotterdam. — Naast het reeds verstrekkende Botlekplan (aanpassing als petroleumhaven), wil Rotterdam thans het grootse « plan-Europoort », op het eiland Rozenburg, verwezenlijken. Met dit onlangs door de Rotterdamse Gemeenteraad aangenomen project, treedt Rotterdam beslist op de voorgrond, voor wat de havenuitbreidingen betreft.

« Europoort », gelegen op de kop van Rozenburg, zal een gebied omvatten van ca. 1.550 ha., waarvan 930 ha. bestemd zijn als industrieterreinen en ca. 400 ha. als wateroppervlakte voor dokken en kanalen. De havens zullen toegankelijk zijn voor schepen van 65.000 t dw, met afmetingen van ca. 225×30 m en een diepgang van ca. 12 m 50. De bodemdiepte is voorzien op 13 m beneden gewoon laag water (13 m 65 — N.A.P.).

De nieuwe havens op Rozenburg zullen voorlopig in de Nieuwe Waterweg uitmonden. In het Hydraulisch Laboratorium te Delft worden proeven genomen met het oog op het graven van een rechtstreekse verbinding met de zee en het bouwen van een voorhaven voor supertankers. Volgens het Rapport van Burgemeester en Wethouders aan de Gemeenteraad van Rotterdam, zal deze voorhaven toegankelijk gemaakt worden voor schepen met een diepgang van 14 à 14,20 m; als benodigde waterdiepte rekent men hier ca. 14,85 meter bij gewoon laag water (15,50 m — N.A.P.). Hier zouden dan volgens hetzelfde verslag'schepen tot 85.000 t dw en mogelijk ook 100.000 t dw kunnen ontvangen worden.

Het « plan-Europoort » beoogt volgende doelstellingen :

- a) aanvoer en opslag van aardolie, af te voeren per pijpleiding;
- b) bouw van een hoogovenbedrijf, staalfabrieken en een walswerk;
- c) inrichting van een opslagbedrijf voor kolen en erts, met afvoer per binnenschip en per spoor;
- d) oprichting van een scheepsherstellingsbedrijf voor zeer grote schepen.

Volgens voornoemd verslag aan de Gemeenteraad van Rotterdam, zou in 1960 reeds een gedeelte van de olieterreinen en opslagplaatsen voor massagoed en aanpalende ligplaatsen moeten gereed zijn.

laquelle tous les ports d'Europe occidentale doivent s'adapter s'ils veulent défendre avec quelque chance de succès leur position de ports mondiaux.

Votre rapporteur a cru utile de fournir, en guise d'introduction à son travail, quelques compléments d'information à ce sujet.

L'aperçu qui suit énumère succinctement les principaux travaux d'extension actuellement en cours ou dont l'exécution est projetée dans les principaux ports d'Europe occidentale concurrents d'Anvers, et notamment les travaux qui ont pour but de rendre ces ports accessibles aux navires de grandes dimensions.

Rotterdam. — Outre le plan Botlek, d'une portée déjà considérable (transformation en port pétrolier), Rotterdam veut à présent exécuter le grandiose « plan Europort » sur l'île de Rozenburg. En s'attendant à la réalisation de ce projet adopté récemment par son Conseil communal, Rotterdam prend indiscutablement la tête du mouvement en matière d'agrandissements portuaires.

L'« Europort » s'étendra sur un territoire d'environ 1.550 ha. situé sur l'extrémité de l'île de Rozenburg et dont 930 ha. sont destinés à devenir des terrains industriels et quelque 400 ha. à être convertis en bassins et en canaux. Les ports seront accessibles aux navires de 65.000 t dw ayant approximativement 225 m sur 30 et un tirant d'eau d'environ 12 m 50. La profondeur sera de 13 m sous le niveau ordinaire de la mer à marée basse (13 m 65 - N.A.P.).

Provisoirement, les nouveaux ports à construire sur l'île de Rozenburg déboucheront dans le Nieuwe Waterweg. Le Laboratoire Hydraulique de Delft effectue des essais en vue de la réalisation d'une liaison directe avec la mer et de la construction d'un avant-port pour les superpétroliers. D'après le Rapport présenté par les Bourgmestre et Echevins au Conseil communal de Rotterdam, cet avant-port sera accessible aux navires ayant un tirant d'eau de 14 m à 14^m20; la profondeur nécessaire en l'occurrence est évaluée à environ 14^m85 à marée basse ordinaire (15^m50 — N.A.P.). D'après le même rapport, les navires jaugeant jusqu'à 85.000, et peut-être même les navires allant jusqu'à 100.000 t dw pourraient y accoster.

Les objectifs du « plan Europort » sont les suivants :

- a) permettre les arrivages et l'entreposage du pétrole, qui serait évacué par pipe-line;
- b) construction d'un haut-fourneau, d'aciéries et d'un laminoir;
- c) aménagement d'entrepôts pour le charbon et les minerais, dont le transport ultérieur serait assuré par la navigation intérieure et par voie ferrée;
- d) création d'un chantier naval pour la réparation des navires de fort tonnage.

Selon le rapport précité, l'aménagement des terrains affectés aux arrivages de pétrole et la construction des entrepôts de marchandises en vrac ainsi que des quais d'accostage avoisinants devraient être achevés en partie dès 1960.

Amsterdam. — Een programma om de haven van Amsterdam toegankelijk te maken voor schepen met een diepgang van 12,19 meter wordt uitgewerkt, en voor de verdere toekomst voorziet men plannen om schepen van 100.000 t dw te kunnen ontvangen.

Hamburg. — Naast uitbreidings- en moderniseringswerken worden momenteel werken uitgevoerd om Hamburg toegankelijk te maken voor schepen van 40.000 t dw. Onderzocht wordt of economisch verantwoord is werken uit te voeren welke het mogelijk zouden maken dat schepen van 60.000 t dw de haven zouden aandoen.

Bremen en voorhaven Bremerhaven.

Met de uitdieping van de Weser is reeds begonnen, dit om schepen van 20.000 t dw toe te laten in de haven van Bremen. Anderzijds wordt een project onderzocht om de haven toegankelijk te maken voor schepen van 26.000 t dw, dat als maximum schijnt te moeten worden beschouwd.

Voor Bremerhaven, welke met Bremen onder hetzelfde beheer staat en hiermee een economische eenheid vormt, liggen de verhoudingen veel gunstiger. Werken zijn in uitvoering om schepen van 50.000 t dw toegang te kunnen verlenen. De uitbouw voor schepen met een diepgang van 13 meter wordt voorbereid.

Wilhelmshaven zal een tankerlosplaats bouwen toegankelijk voor schepen van 100.000 t dw.

Duinkerken, tot nog toe een haven van bescheiden omvang, heeft reeds belangrijke uitbreidingswerken gepland en zal zijn voorhaven toegankelijk maken voor schepen tot circa 70.000 t dw.

Le Havre breidt verder zijn haveninstellingen uit. Thans reeds toegankelijk voor schepen van 60.000/65.000 t dw, voorziet de haven werken, die er op berekend zijn schepen van 125.000/140.000 t dw te ontvangen.

Deze zeer beknopte en uiteraard onvolledige opgave moge aantonen dat het voor Antwerpen noodzakelijk is dat het programma tot uitbreiding van de haven, zoals het werd vastgesteld in de wet van 5 Juli 1956, niet alleen tijdig dient uitgevoerd, doch ook dient aangevuld en aangepast aan de voortdurend evoluerende vereisten en toestanden.

Het tienjarenplan, dat in 1956 terecht begroet werd als een etappe in de verwezenlijking van de door Antwerpen beoogde doeleinden, vertoont thans reeds, gezien in het licht van de jongste evoluties, bepaalde leemten.

Het blijkt thans inderdaad nodig :

1^o voorrang te verlenen aan de bouw van de kanaaldokken B1 en B2;

2^o over te gaan tot dringende aanleg van de nieuwe zeeluis bij Fort Frederik;

Amsterdam. — Un programme visant à rendre le port d'Amsterdam accessible aux navires ayant un tirant d'eau de 12,19 m. est actuellement à l'étude; pour un avenir plus éloigné, on envisage des travaux destinés à permettre l'accostage de navires de 100.000 t dw.

Hambourg. — En plus des travaux d'extension et de modernisation en cours, on exécute actuellement à Hambourg des travaux qui doivent donner accès aux navires de 40.000 t dw. On étudie également la question de savoir si des travaux destinés à rendre le port accessible aux navires de 60.000 t dw se justifient au point de vue économique.

Brême et son avant-port Bremerhaven.

Les travaux d'approfondissement du lit de la Weser, qui ont déjà été entamés doivent permettre aux navires de 20.000 t dw d'atteindre le port de Brême. Par ailleurs, on examine un projet pour les navires de 26.000 t dw, ce qui paraît devoir être considéré comme un maximum.

Pour Bremerhaven, qui dépend de la même administration que la ville de Brême, avec laquelle il constitue une entité économique, la situation se présente d'une manière beaucoup plus favorable. Des travaux y sont en cours afin de permettre l'entrée de navires de 50.000 t dw. On construit une avancée pour les navires d'un tirant d'eau de 13 m.

Wilhelmshaven construira un quai de déchargement pour pétroliers qui sera accessible aux navires de 100.000 t dw.

Dunkerque, qui n'était jusqu'ici qu'un port d'importance secondaire, a déjà établi les plans d'extension considérables qui permettront à l'avant-port de recevoir des navires jaugeant jusqu'à environ 70.000 t dw.

Au *Havre*, l'agrandissement des installations portuaires se poursuit. Après l'exécution des travaux prévus, le port, qui est déjà accessible aux navires de 60.000 à 65.000 t dw, le sera aux navires de 125.000 à 140.000 t dw.

Cet aperçu très succinct et nécessairement incomplet suffit à montrer qu'il est indispensable non seulement d'exécuter d'urgence le programme d'extension du port d'Anvers fixé par la loi du 5 juillet 1956, mais aussi de le compléter et de l'adapter à des besoins et à des situations en évolution constante.

Le plan décennal qui, en 1956, fut salué à bon droit comme une étape dans la réalisation des objectifs qu'Anvers s'est assignés, présente d'ores et déjà certaines lacunes lorsqu'on l'examine à la lumière de l'évolution récente.

En effet, il s'avère à présent indispensable :

1^o de donner la priorité à la création des bassins B1 et B2;

2^o de construire d'urgence la nouvelle écluse maritime de Fort Frédéric;

3º het uitvoeringsritme van het tienjarenplan te versnellen.

Het huidig wetsontwerp biedt de mogelijkheden om hierin te voorzien.

A. — *Voorrang aan de kanaaldokken B1 en B2.*

Deze voorrang is wenselijk om diverse redenen :

- voorzien in het huidig gebrek aan ligplaatsen;
- uitbreidingsmogelijkheden verschaffen aan de bestaande olieraffinaderijen en oprichting van industrieën mogelijk maken.
- rechtstreekse aanvoer door supertankers mogelijk maken.

Artikel 2 van het huidig wetsontwerp voorziet de mogelijkheid om bij koninklijk besluit dat in Ministerraad is overlegd de rangorde der werken, bepaald in artikel 2 van de wet van 5 Juli 1956, te wijzigen.

B. — *Bouw van de nieuwe zeesluis met toegangsgeulen ter hoogte van Fort Frederik.*

Na grondig onderzoek kwamen onze deskundigen tot het besluit dat, mits betrekkelijk geringe uitgaven, de Schelde toegankelijk kan worden gemaakt althans tot Zandvliet voor schepen tot 50.000 t dw. Hierbij kan worden verwezen naar de uitstekende studie van de h. L. Bonnet, die onlangs door het Gemeentebestuur van Antwerpen werd gepubliceerd.

Om het ontvangen van deze schepen mogelijk te maken, worden twee oplossingen vooropgezet :

1º de bouw van een aanlegsteiger te Zandvliet, met aanleg van een pijpleiding voor afvoer van de aangebrachte oliën, deze oplossing wordt evenwel algemeen als een noodoplossing beschouwd;

2º de bouw van een voldoende ruime zeesluis, welke de verbinding moet vormen tussen de Schelde en de nieuw te bouwen kanaaldokken B1 en B2.

Uit het voorgelegde wetsontwerp blijkt dat de Regering voor de tweede — en gunstigste — oplossing wenst te opteren.

De nieuw te bouwen sluis biedt trouwens nog andere voordelen :

a) een bijkomende toegang tot het havengebied wordt bekomen, wat een oordeelkundige en vlotte regeling zal mogelijk maken en gebeurlijke opstopingen zal vermijden;

b) vermits de nieuwe sluis meer noordwaarts is gelegen dan de Boudewijns sluis, zullen in de Schelde twee drempels minder moeten overvaren worden;

c) het traject tussen het kritieke punt van Bath (dat door grote schepen niet vroeger voorbij mag worden gevaren dan bij hoogwater aldaar) en de ingang tot de veilige havenwateren wordt merklijk verkort. Hieruit volgt een gemakkelijker en veiliger vaart voor grote schepen;

3º d'accelérer le rythme d'exécution du plan décennal.

Le présent projet de loi crée les possibilités nécessaires à cet effet.

A. — *Priorité aux bassins B1 et B2.*

L'octroi de cette priorité est souhaitable pour diverses raisons et notamment :

- pour pallier la pénurie actuelle de quais d'accostage;
- pour permettre l'extension des raffineries de pétrole existantes ainsi que l'implantation d'industries nouvelles;
- pour permettre les arrivages directs par super-pétroliers.

L'article 2 du projet actuel prévoit la possibilité de modifier par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, l'ordre d'exécution des travaux stipulé à l'article 2 de la loi du 5 juillet 1956.

B. — *Construction de la nouvelle écluse maritime avec chenaux d'accès au droit de Fort Frédéric.*

Après des études approfondies, nos experts sont arrivés à la conclusion que, moyennant des dépenses relativement minimes, il est possible de rendre l'Escaut accessible aux navires jaugeant jusqu'à 50.000 t dw, du moins jusqu'à hauteur de Zandvliet. A ce sujet, on pourra consulter l'excellente étude de M. L. Bonnet, qui a été publiée récemment par l'Administration communale d'Anvers.

Pour permettre l'entrée de ces navires, deux solutions sont préconisées :

1º la construction d'un quai d'accostage à Zandvliet ainsi que d'un pipe-line pour le transport des huiles déchargées; toutefois, cette solution est généralement considérée comme un pis aller;

2º la construction d'une écluse maritime de capacité suffisante, qui relierait l'Escaut aux nouveaux bassins B1 et B2 à créer.

Le projet qui vous est soumis montre que le Gouvernement opte pour la seconde de ces solutions, qui est la plus favorable.

D'ailleurs, la nouvelle écluse à construire offre d'autres avantages encore :

a) elle créera un accès supplémentaire au complexe portuaire, qui permettra de régler judicieusement le mouvement des navires et d'éviter les embouteillages éventuels;

b) la nouvelle écluse étant située en aval de l'écluse Baudouin, il y aura deux seuils de moins à franchir dans l'Escaut;

c) le trajet entre le point critique de Bath (que les grands navires ne peuvent passer qu'au moment de la marée haute) et l'entrée des eaux portuaires, qui offrent toute sécurité, sera considérablement raccourci. La navigation des bâtiments de fort tonnage deviendra plus facile et plus sûre;

d) belangrijke nieuwe mogelijkheden worden geboden aan de scheepsherstellingsbedrijven, die toch een belangrijke tak uitmaken van de havenactiviteit.

De nieuwe sluis tenslotte is het logische sluitstuk op de in het programma voorziene uitbreidingswerken. Slechts door de bouw ervan worden de voorziene kanaaldokken B1 en B2 tot hun hoogste rendement gebracht.

C. — *Versneld uitvoeringsritme van het tienjarenplan.*

Het huidig wetsontwerp voorziet de bouw van de nieuwe zeelsluis, zonder dat de voorziene termijn van tien jaar hierdoor gewijzigd wordt.

Alhoewel dus geen verkorting van de uitvoeringstermijn wordt voorzien, brengt het wetsontwerp in het geheel der havenuitbreidingswerken merkelijke tempowinst, door het feit dat een ruimer programma in de voorziene periode van tien jaar wordt verwezenlijkt.

Uw verslaggever wil hierbij tevens verwijzen naar het wetsontwerp tot aanhechting van het grondgebied van de gemeenten Lillo, Berendrecht en Zandvliet bij de stad Antwerpen, ontwerp dat reeds werd goedgekeurd door de Kamer van Volksvertegenwoordigers en behandeld werd door de bevoegde Senaatscommissie (zie Senaat, stuk n° 198, Verslag).

Voormeld wetsontwerp, samen met de programma-wet van 5 Juli 1956, aangepast door het huidig ontwerp zullen de vereiste voorwaarden scheppen nodig voor de verdere ontwikkeling van onze nationale haven, en haar maximale kansen bieden voor het handhaven van haar positie ten overstaan van haar buitenlandse concurrenten.

Algemene bespreking.

In zijn uiteenzetting wijst de Minister er in de eerste plaats op dat onderhavig wetsontwerp geen politiek karakter heeft. De bouw van de zeelsluis, waarvan sprake in het wetsontwerp, was reeds voorzien in de plannen van het Departement, doch buiten het tienjarenplan van de wet van 5 Juli 1956.

De Suez-krisis heeft echter over de gehele wereld de bouw van grote tankschepen gestimuleerd. Daar in de huidige stand van zaken de toegang van dergelijke schepen tot de Antwerpse haven praktisch onmogelijk is, heeft de Regering tot de vervroegde bouw van de sluis bij Fort Frederik willen doen besluiten, om te voorkomen dat deze nieuwe vorm van handelsverkeer aan de Antwerpse haven zou ontsnappen.

De Minister onderstreept dat de voorgenomen bouw van de sluis geen plan is, dat voor geen wijzigingen vatbaar zou zijn. Integendeel : een commissie van technici, waarin alle belanghebbenden

d) d'intéressantes possibilités nouvelles seront offertes aux industries de réparation des navires, qui constituent sans aucun doute une branche importante de l'activité portuaire.

Enfin, la nouvelle écluse est l'aboutissement logique des travaux d'extension prévus par le programme. Ce n'est que lorsque celle-ci sera construite que les bassins B1 et B2 atteindront leur rendement maximum.

C. — *Accélération de l'exécution du plan décennal.*

Le projet actuel prévoit la construction de la nouvelle écluse maritime, sans modifier pour autant la période de dix ans initialement fixée.

Si aucune réduction du délai d'exécution n'est donc prévue, il est cependant certain que le projet accélérera sensiblement l'exécution de l'ensemble des travaux d'extension du port, du fait qu'un programme plus vaste sera réalisé au cours de la période prévue de dix années.

A cet égard, votre rapporteur désire également attirer l'attention sur le projet de loi portant incorporation du territoire des communes de Lillo, Berendrecht et Zandvliet à la ville d'Anvers, qui a déjà été voté par la Chambre des Représentants et examiné par la Commission compétente du Sénat (voir doc. Sénat, n° 198 — Rapport).

Ce projet ainsi que la loi-programme du 5 juillet 1956, adaptée conformément aux dispositions du présent projet, créeront les conditions nécessaires à l'expansion future de notre port national et lui donneront les meilleures chances de maintenir sa position en face de ses concurrents étrangers.

Discussion générale.

Dans son exposé, le Ministre souligne d'abord que le présent projet n'a aucune portée politique. La construction de l'écluse maritime dont il est question, avait déjà été prévue dans les plans du Département, mais non dans le cadre du plan décennal établi par la loi du 5 juillet 1956.

Or, la crise de Suez a stimulé dans le monde entier la construction des grands pétroliers. Puisque, dans les conditions actuelles, l'accès du port d'Anvers est pratiquement impossible aux navires de cette catégorie, le Gouvernement entend provoquer la décision d'avancer la date de construction de l'écluse de Fort Frédéric, afin d'éviter qu'Anvers ne reste à l'écart de cette forme nouvelle du trafic commercial.

Le Ministre souligne le fait que le projet de construction de l'écluse ne constitue nullement un plan *ne varietur*. Bien au contraire : une commission de techniciens, au sein de laquelle toutes les parties

vertegenwoordigd zullen zijn, zal voorafgaandelijk aan de Regering, na grondige studie, advies uitbrengen over de best geschikte plaats en de meest nuttige afmetingen der sluis.

Ook zal het zeer gemakkelijk zijn rekening te houden met elk nieuw feit of elke verdere evolutie die zich in de toekomst zouden kunnen voordoen, vermits artikel 2 van het ontwerp bepaalt dat de rangorde der werken, zowel deze nieuwe sluis als de andere werken van het programma der wet van 5 Juli 1956, bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit zal kunnen gewijzigd worden.

Het is echter nodig dat het ontwerp ten spoedigste door het Parlement zou gestemd worden, niet zozeer omwille van de kredieten, die toch maar vanaf 1959 zullen moeten benut worden, maar vooral om psychologische redenen. De Regering en het Parlement moeten door een plechtige akte aan de belanghebbenden, aan gans het land en ook aan het buitenland tonen dat zij bereid zijn aan onze nationale haven haar maximum-kansen voor een volledige ontplooiing te waarborgen.

De supplementaire kredieten, voorzien voor de bouw van de sluis, belopen 900 miljoen frank, die in 3 schijven van elk 300 miljoen frank zullen worden uitgetrokken op de begrotingen 1959, 1960 en 1961. Het globaal aandeel van de Staat in de uitgaven voor het tienjarenplan wordt hierdoor van 3.500.000.000 frank op 4.400.000.000 frank gebracht.

Een lid, na er zijn instemming mee betuigd te hebben dat aan Antwerpen een maximum van kansen moet gegeven worden, is van oordeel dat dit ontwerp voorbarig is. Hij meent dat voorafgaandelijk de problemen in verband met de bevaarbaarmaking van de Westerschelde een oplossing zouden moeten krijgen en zet zijn ideeën in verband hiermee uiteen. Zijn voorkeur gaat naar de afsluiting van de Westerschelde, waarbij de toegang tot de stroom zou verzekerd zijn door grote sluizen. Deze afsluiting zou hij voorzien ter hoogte van Ossenisse. Dit zou alle andere sluizen in het Antwerpse overbodig maken en ook voor gevolg hebben dat het peil van de Schelde constant zou kunnen gehouden worden. Het zou tevens de recht-trekking van de Schelde en de omvorming van de dijken benoorden de stad tot aanlegkaaien mogelijk maken. Zijn plan zou het overbodig maken de nieuwe sluis en de kanaaldokken B1 en B2 aan te leggen.

Hij verwijst, voor wat het regime van de Zeeschelde betreft, naar studies van de h. Ingenieur Thyssen van de Nederlandse Diensten van Waterstaat, in verband met de Zuiderzeewerken. Hij vraagt dat deze kwesties volledig zouden worden onderzocht en bediscussieerd vooraleer het onderhavige wetsontwerp te bespreken.

De Minister antwoordt dat een zo verstrekkend project een grondige en lange voorstudie zal vergen. Bovendien verkeert men in het onzekere over de uitslag van die studie. In die stand van zaken blijft er de verantwoordelijke Minister geen andere keus over dan alle kansen te vrijwaren.

intéressées seront représentées, fera connaître au Gouvernement, après une étude approfondie du problème, son avis sur l'emplacement le plus approprié et les dimensions les plus utiles de la nouvelle écluse.

D'autre part, il sera possible de tenir compte de tout fait nouveau ou de toute évolution qui se manifesterait à l'avenir, grâce à l'article 2 du projet qui stipule que l'ordre d'exécution des travaux, tant en ce qui concerne cette nouvelle écluse que les autres ouvrages compris dans le programme fixé par la loi du 5 juillet 1956, pourra être modifié par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Il importe toutefois que le Parlement adopte le projet dans les délais les plus brefs, non pas tant à cause des crédits, lesquels ne devront d'ailleurs être employés qu'à partir de 1959, que pour des raisons d'ordre psychologique. Le Gouvernement et le Parlement se doivent de montrer, par un acte solennel, aux intéressés, au pays tout entier et aussi à l'étranger, qu'ils sont prêts à assurer à notre port national les chances les meilleures d'une expansion complète.

Les crédits complémentaires prévus pour la construction de l'écluse se chiffrent à 900 millions de francs; ils seront inscrits en trois tranches de 300 millions de francs chacune, aux budgets de 1959, 1960 et 1961. La participation globale de l'Etat aux dépenses afférentes à la réalisation du plan décennal est ainsi portée de 3.500.000.000 de francs à 4.400.000.000 de francs.

Tout en marquant son accord sur le fait qu'il convient de donner à Anvers un maximum de chances, un commissaire estime que le présent projet est prématuré. Il est d'avis qu'il faudrait au préalable donner une solution aux problèmes que pose la navigabilité de l'Escaut occidental et il expose ses idées à ce sujet. La solution qu'il préconise consiste à fermer l'Escaut occidental, l'accès au fleuve étant assuré au moyen de grandes écluses. Il situerait cette fermeture au droit d'Ossenisse. Un tel ouvrage permettrait de faire l'économie de toutes les autres écluses prévues dans la région anversoise et présenterait en même temps l'avantage de maintenir l'Escaut à un niveau constant, ainsi que d'en rectifier le cours. Il permettrait également de transformer les digues situées en aval de la ville en quais d'accostage. La réalisation de ce plan rendrait superflue la construction de la nouvelle écluse et des bassins B1 et B2.

Pour ce qui est du régime de l'Escaut maritime, le même commissaire se réfère aux études de M. l'ingénieur Thyssen, des Services néerlandais du Waterstaat, concernant les travaux du Zuiderzee. Il demande qu'avant que le présent projet de loi ne vienne en discussion, lesdites questions fassent l'objet d'un examen complet et d'un large débat.

Le Ministre répond qu'un plan d'une telle ampleur nécessitera une étude préparatoire longue et approfondie. Qui plus est, le résultat de celle-ci reste incertain. Dans ces conditions, le Ministre responsable n'a d'autre choix que de ménager toutes les chances de succès.

De goedkeuring van dit ontwerp doet trouwens in niets afbreuk aan de mogelijke plannen in verband met de Westerschelde.

De Minister onderstreept dat zijn ontwerp de unanieme steun geniet van alle betrokken middelen. De verwerping ervan door het Parlement zou ongetwijfeld een grote weerklank hebben die ten nadele zou uitvallen van de Antwerpse haven en dus van onze ganse economie.

Een ander lid stelt vast dat uit het voorgelegde ontwerp en de door de Minister verstrekte inlichtingen blijkt, dat de te vormen studiecommissie ongeveer 2 jaar zal nodig hebben om de studie van de te bouwen sluis uit te werken, zodat de voorziene kredieten eerst na minimum 2 jaar zullen kunnen gebruikt worden, en dan nog maar voor een bepaald deel. Hij acht het huidig wetontwerp dan ook voorbarig.

Een ander lid deelt deze opvatting en besluit uit deze aanwijzingen dat de spoed waarmee men nu het ontwerp wil doen stemmen de indruk verwekt dat het enkel gaat om een gebaar, dat misschien een zekere waarde kan hebben op de openbare mening, maar ook geen andere waarde heeft.

Hij begrijpt ten volle de eerste rangrol welke de haven van Antwerpen vervult in het economische leven van ons land. En alhoewel hij meent dat andere landsdelen, zoals bijvoorbeeld Gent, niet altijd gelijkwaardig behandeld werden, zal hij steeds bereid zijn de kredieten te stemmen om de Antwerpse haven toe te laten de haar toegewezen opdrachten te vervullen.

Wat thans gevraagd wordt, is een verhoging, met 900 miljoen frank, verdeeld over drie jaar, van de aan Antwerpen, bij de wet van 1956 toegekende speciale kredieten.

Hij weet dat de kredieten die de Staat ter beschikking kan stellen niet onbeperkt zijn en vreest dat wat hier wordt bijgegeven, elders zal worden verminderd. Hij wenst van de Minister de verzekering te krijgen dat in geen geval, ingevolge het toekennen van nieuwe belangrijke kredieten aan Antwerpen, de noodzakelijke kredieten voor de andere havens en voor de aanpassing van de waterwegen in Vlaanderen en Wallonië zullen worden verminderd.

De Minister erkent dat voorgaande vraag pertinent is. Hij legt echter de formele verklaring af dat de kredieten nodig voor dit ontwerp geen invloed zullen hebben op het bedrag dat voor de andere werken voorzien wordt.

In dit verband herinnert de Minister er aan dat de Regering in het voorbije jaar, niettegenstaande de moeilijkheden die zich op de kapitaalmarkt hebben voorgedaan, de programmawetten inzake openbare werken integraal geëerbiedigd heeft. In de komende jaren zal een geleidelijke vermeerdering van de kredieten voor openbare werken onontbeerlijk zijn. Als wij in de nieuwe Europese Economische Gemeenschap een redelijk aandeel willen hebben, moeten wij ook bereid zijn de krachtsinspanningen te doen nodig om de hiertoe gunstige voorwaarden te scheppen.

D'ailleurs, le vote du projet ne portera nullement atteinte à la réalisation de plans éventuels relatifs à l'Escaut occidental.

Le Ministre souligne que son projet jouit de l'appui unanime de tous les milieux intéressés. Il n'est pas douteux que son rejet par le Parlement aurait un écho considérable qui nuirait aux intérêts du port d'Anvers et partant, de toute notre économie.

Un autre membre constate qu'il résulte du projet lui-même ainsi que des précisions fournies par le Ministre, que la Commission d'étude qui sera instituée, aura besoin de deux années environ pour effectuer les études relatives à l'écluse à construire, ce qui fait que les crédits prévus ne pourront être employés que dans deux ans au plus tôt, et encore pour une partie seulement. Aussi estime-t-il que le projet est prématuré.

Un autre membre encore partage cette manière de voir et il déclare que la hâte avec laquelle on veut faire voter le projet en ce moment donne l'impression qu'il ne s'agit que d'un geste qui pourra peut-être impressionner l'opinion publique, mais qui n'aura de valeur que celle-là.

Il se rend pleinement compte du rôle primordial que joue le port d'Anvers dans la vie économique de notre pays. Encore qu'il estime que d'autres régions, celle de Gand par exemple, n'ont pas toujours bénéficié de l'aide à laquelle elles pouvaient légitimement prétendre, il sera toujours disposé à voter les crédits nécessaires pour permettre au port d'Anvers de remplir la mission qui lui est dévolue.

Ce que l'on demande maintenant, c'est de majorer de 900 millions les crédits spéciaux alloués à Anvers par la loi de 1956, majoration qui serait répartie sur trois années.

Ce commissaire n'ignore point que les crédits que l'Etat peut fournir ne sont pas illimités et il craint que cette majoration ne se traduise par des réductions sur d'autres postes. Il désire recevoir du Ministre l'assurance qu'en aucun cas, l'attribution d'importants crédits nouveaux au port d'Anvers n'entraînera la réduction des crédits nécessaires aux autres ports et à l'aménagement des voies navigables de Flandre et de Wallonie.

Le Ministre reconnaît le bien-fondé de cette demande. Il déclare toutefois formellement que les crédits prévus par le présent projet n'auront aucune incidence sur les montants inscrits pour l'exécution des autres travaux.

A ce propos, le Ministre rappelle que, l'an dernier, en dépit du rétrécissement du marché des capitaux, le Gouvernement a respecté intégralement les lois-programmes relatives aux travaux publics. Au cours des prochaines années, il sera indispensable d'augmenter progressivement les crédits afférents aux travaux publics. Si nous voulons bénéficier dans une mesure raisonnable des avantages de la nouvelle Communauté Economique Européenne, nous devons nous imposer les efforts nécessaires pour créer des conditions favorables.

Een ander lid verklaart de bezorgdheid te begripen van meerdere commissieleden, die vragen dat het onderhavig wetsontwerp geen nadelige gevolgen zou hebben voor wat de uitvoering betreft van de noodzakelijke uitbreidings- en verbeteringswerken aan de andere Belgische havens en voor de verdere geschiktmaking van de Belgische waterwegen, zo Vlaamse als Waalse.

Als vertegenwoordiger van Antwerpen geeft hij de verzekering dat Antwerpen volledig akkoord gaat met deze werken en van gevoelen is dat ook de noodzakelijke werken aan de havens van Gent en van Zeebrugge, de kwestie van het kanaal Gent-Terneuzen, de opheffing van de stop van Ternaaien, de uitbreiding der Luikse binnenhaven, de verbinding van Luik met de Rijn, en het programma van de kalibrering der waterwegen, dringend een gunstige oplossing moeten krijgen.

Antwerpen ziet trouwens al deze werken als een geheel, nauw verbonden met de verdere bloei en ontwikkeling van zijn eigen haven, en is zich bewust van het belang van deze werken voor de nationale economie, in het kader van de steeds toenemende gedachte voor Europese Integratie.

Het commissielid herinnert aan de eensgezindheid, waarmee destijds het tienjarenplan voor de Antwerpse haven werd behandeld en drukt de hoop uit dat ook het onderhavig wetsontwerp, dat beoogt de programmawet van 5 Juli 1956 te verbeteren en aan te vullen, in dezelfde geest zal worden goedgekeurd.

Bespreking van de artikelen.

Artikelen 1 en 2 worden aangenomen zonder opmerkingen.

Artikel 3 geeft opnieuw aanleiding tot het stellen van de vraag of de goedkeuring van de wet geen vertraging of vermindering van kredieten van de andere programma-wetten, meer in het bijzonder van de programmawet op de kalibrering van de waterwegen, tot gevolg hebben. Men acht bovendien de voorziening van 900 miljoen bijkomende kredieten nog niet nodig, vermits er nog minstens twee jaar studie nodig zijn, in verband met de bouw van de nieuwe sluis.

De Minister bevestigt zijn vorige verklaring en antwoordt uitdrukkelijk dat dit niet het geval zal zijn. De programma-wet der 1.350 ton wordt door het onderhavig wetsontwerp niet gewijzigd. In dit verband wijst de Minister er op dat zowel de in wet der 1.350 ton als in die betreffende de haven van Antwerpen bepaalde timingen werden in acht genomen.

Un autre membre comprend les préoccupations de plusieurs commissaires, qui demandent que le présent projet de loi n'ait pas de conséquences préjudiciables en ce qui concerne les travaux d'extension et d'amélioration à exécuter dans les autres ports belges et qu'il n'empêche pas de poursuivre l'aménagement des voies navigables de notre pays, tant en Flandre qu'en Wallonie.

En sa qualité de représentant de la Métropole, il donne l'assurance que les milieux anversois admettent parfaitement la nécessité de ces travaux et qu'ils estiment qu'il y a urgence à effectuer ceux qui concernent les ports de Gand et de Zeebrugge, à régler la question du canal de Gand à Terneuzen, à supprimer le bouchon de Lanaye, à agrandir le port fluvial de Liège et à réaliser la liaison entre la Meuse liégeoise et le Rhin ainsi que le programme de mise au gabarit des voies navigables.

D'ailleurs, les milieux anversois considèrent tous ces travaux comme constituant un ensemble étroitement lié à la prospérité et au développement futurs de notre grand port national et ils se rendent compte de l'importance desdits travaux pour l'économie nationale dans le cadre de l'Intégration Européenne dont l'idée gagne sans cesse du terrain.

Ce commissaire rappelle l'unanimité avec laquelle fut voté à l'époque le plan décennal pour le port d'Anvers et il exprime l'espoir que le présent projet, qui tend à améliorer et à compléter la loi du 5 juillet 1956, sera approuvé dans le même esprit.

Discussion des articles.

L'article 1^{er} et l'article 2 sont adoptés sans observation.

A *l'article 3*, on pose une nouvelle fois la question de savoir si le vote de la loi aura pour effet de retarder la liquidation ou de réduire le montant des crédits prévus par les autres lois-programmes, et notamment par la loi sur la mise au gabarit des voies navigables ? Par ailleurs, on est d'avis que le vote de 900 millions de crédits complémentaires ne s'impose pas pour l'instant, les études relatives à la construction de la nouvelle écluse ne pouvant être menées à bonne fin avant deux ans au moins.

Le Ministre confirme sa déclaration antérieure et déclare formellement qu'il n'en sera pas ainsi. Le présent projet de loi ne modifie en rien la loi-programme des 1.350 tonnes. A ce propos, le Ministre souligne que le timing prévu a été respecté tant en ce qui concerne la loi de 1.350 tonnes que celle relative au port d'Anvers.

De wet der 1.350 ton bepaalt uitdrukkelijk in haar artikel 4 dat de vastleggings- en betalingskredieten die van 1957 af moeten worden uitgetrokken, minima zijn.

De recente aanbestedingsuitslagen hebben voorzeker aangetoond dat de uitgaven wegens de werken minder hoog zullen zijn dan de uitgetrokken kredieten. Zulks is een goede uitslag, die evenwel de uitvoering van het eigenlijk programma geenszins beïnvloedt.

De Minister beklemtoont tenslotte de noodzakelijkheid van meer belangrijke investeringen voor de uitrusting en de modernisering van de onderbouw der waterwegen, wegen en havens van België.

Het artikel 3 wordt aangenomen met tien tegen twee stemmen, bij drie onthoudingen.

De artikelen 4 tot en met 7 geven geen aanleiding tot bespreking en worden eenparig aangenomen.

* * *

Het wetsontwerp in zijn geheel is aangenomen met tien stemmen, bij vijf onthoudingen.

Dit verslag is goedgekeurd met tien stemmen, bij zes onthoudingen.

De Verslaggever,
F. BLOCK.

De Voorzitter,
C. VAN BELLE.

La loi des 1.350 tonnes dit expressément en son article 4 que les crédits d'engagement et de paiement à inscrire à partir de 1957 sont des minima.

Les résultats des récentes adjudications indiquent certes que les dépenses résultant de ces travaux seront inférieures aux crédits inscrits. C'est là un fait encourageant, qui n'aura cependant aucune incidence sur l'exécution du programme proprement dit.

Enfin, le Ministre insiste sur la nécessité de consacrer des investissements plus importants à l'équipement et à la modernisation de l'infrastructure des voies navigables, des routes et des ports de notre pays.

L'article 3 est adopté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

Les articles 4 à 7 inclusivement ne donnent pas lieu à discussion et sont adoptés à l'unanimité.

* * *

L'ensemble du projet a été adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé par 10 voix et 6 abstentions.

Le Rapporteur,
F. BLOCK.

Le Président,
C. VAN BELLE.