

Chambre des Représentants

SESSION 1956-1957.

13 DÉCEMBRE 1956.

PROJET DE LOI

modifiant le budget des Recettes et Dépenses extraordinaires de l'exercice 1956 en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit à 1.350 tonnes ou plus de certaines voies navigables.

RAPPORT

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

PAR M. BECQUEVORT.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de la discussion de ce projet, le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction a insisté sur l'importance, pour un pays industrialisé comme le nôtre, des voies navigables. Cette constatation peut paraître un truisme, mais il est patent que le grand public ne se rend pas compte de cette importance.

Le Ministre a renvoyé, pour illustration, aux statistiques reprises dans l'exposé des motifs du projet de loi. Entre 1913 et 1945, le transport des marchandises par eau a augmenté de 70 % en tonnes-marchandises et de 152 % en tonnes-kilomètres. Ces statistiques démontrent, en outre, l'importance considérable des voies d'eau pour le trafic international : les importations et les exportations de notre pays par voie d'eau sont en progression constante.

(1) Composition de la Commission :

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

582 (1955-1956) :

— N° 1 : Projet de loi.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1956-1957.

13 DECEMBER 1956.

WETSONTWERP

die de begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1956 wijzigt met het oog op het verwezenlijken van een programma van werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton of meer.

VERSLAG

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

DOOR DE HEER BECQUEVORT.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Tijdens de behandeling van dit ontwerp heeft de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw de nadruk gelegd op het belang van de waterwegen voor een geïndustrialiseerd land als het onze. Al mag deze vaststelling als een gemeenplaats klinken, toch ligt het voor de hand dat het grote publiek dit belang niet beseft.

Ter illustratie verwees de Minister naar de statistieken, die in de Memorie van toelichting van het wetsontwerp zijn opgenomen. Tussen 1913 en 1954 is het goederenvervoer over de waterwegen toegenomen met 70 % in ton-goederen en met 152 % in ton-kilometer. Uit deze statistieken blijkt verder het grote belang van de waterwegen voor het internationaal verkeer : de omzet van onze in- en uitvoer over de waterwegen groeit gestadig.

(1) Samenstelling van de Commissie :

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

582 (1955-1956) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Si quantitativement, notre réseau des voies navigables est assez complet, il n'en est pas ainsi, tant s'en faut, quant à sa qualité économique et technique. Notre pays ne possède qu'un seul canal moderne, le Canal Albert, au gabarit de 2.000 tonnes. La comparaison entre le trafic de Liège à Anvers par le Canal Albert et celui sur les autres voies d'eau du pays est démonstrative. Entre 1913 et 1951, le coefficient de majoration du trafic exprimé en tkm sur l'ensemble du réseau navigable est de 2,1 alors qu'il est de 2,9 sur la liaison Liège-Anvers.

La guerre a fortement endommagé les écluses de Genk, où des travaux importants ont dû être effectués, qui ont eu comme conséquence des interruptions de la navigation à diverses reprises. C'est à ces moments que l'on a senti, dans toute son intensité, le besoin vital pour notre pays d'avoir un réseau fluvial moderne.

En effet, l'arrêt de la navigation sur le Canal Albert obligeant le trafic à emprunter les anciens canaux campinois calibrés seulement pour bateaux de 600 tonnes, a eu une répercussion immédiate sur les charges financières du bassin industriel liégeois. Une enquête faite auprès des usines les plus importantes de ce bassin a conduit à conclure qu'elles ont subi, dans l'ensemble, une perte mensuelle de 15 millions de francs, soit 180 millions de francs par an qui capitalisés, représentent 3.600 millions de francs.

Le Ministre a retracé l'évolution de la politique des voies d'eau dans notre pays. En 1919 les voies d'eau au gabarit de 600 tonnes étaient suffisantes parce qu'elles correspondaient au gabarit des pays voisins, mais actuellement le réseau principal des Pays-Bas et de l'Allemagne est au gabarit de 1.350 tonnes, si bien qu'il est devenu urgent d'harmoniser le réseau belge à celui de ces pays.

Or, en 1947, aucune voie d'eau n'était terminée au gabarit de 600 tonnes. Il était donc logique de réadapter le programme en prévoyant un réseau homogène calibré à 1.350 tonnes comprenant les principales voies navigables qui forment la liaison des centres de l'industrie lourde aux ports maritimes. Ce réseau serait complété par une transversale à 2.000 tonnes qui prolongeant le Canal Albert aboutirait aux ports cotiers de Zeebrugge et d'Ostende en desservant nos ports maritimes d'Anvers et de Gand. Rien que pour les voies navigables à calibrer à 1.350 tonnes, des dépenses réévaluées de l'ordre de 11 milliards avaient été faites, sans qu'aucune soit achevée.

On ne peut penser à réaliser rapidement l'entière du programme adopté en 1947, car celui-ci exige une dépense globale de 20 milliards. Il est sage de se limiter à achever la mise à 1.350 tonnes des voies navigables principales dont les travaux de modernisation sont en cours. Ce programme restreint n'exige que 11 milliards.

Il assurera, comme c'est déjà le cas pour l'industrie mosane, la desserte du bassin carolorégien, du Borinage et du Centre par des grands bateaux qui accèderont aux ports d'Anvers et de Gand et plus loin au réseau néerlandais et allemand.

Le projet de loi prévoit l'exécution de ce programme restreint de première urgence et son objet poursuit le triple but suivant :

1^o) donner au pays la certitude que les travaux seront terminés. Ceci peut paraître une évidence, mais un passé récent démontre que plusieurs travaux ont été entrepris

Terwijl ons waterwegennet, kwantitatief gezien, vrij volledig is, laat het, uit een economisch en technisch oogpunt, nog veel te wensen over. Ons land bezit maar één modern kanaal: het Albertkanaal, bevaarbaar voor schepen van 2.000 ton. Wat zulks betekent blijkt duidelijk uit de vergelijking van het verkeer tussen Luik en Antwerpen over het Albertkanaal met het verkeer op de andere waterwegen van het land. Tussen 1913 en 1951 bedraagt de verhogingscoëfficiënt voor het verkeer, in ton-kilometer, op het gehele waterwegennet 2,1 en voor de scheepvaart tussen Luik en Antwerpen 2,9.

De oorlog heeft zware schade veroorzaakt aan de sluisen te Genk, zodat daar belangrijke werken moesten worden uitgevoerd, met het gevolg dat de scheepvaart herhaaldelijk werd onderbroken. Toen heeft men scherp aanvoeld dat het voor ons land een eis van vitaal belang is een modern waterwegennet te hebben.

Wegens het stopzetten van de scheepvaart op het Albertkanaal moest het verkeer immers geschieden over de vroegere Kempische kanalen, die slechts bevaarbaar zijn voor schepen van 600 ton; dit heeft een onmiddellijke weerslag gehad op de financiële lasten van het Luikse industriegebied. Uit een onderzoek, bij de voornaamste fabrieken in dit gebied ingesteld, is gebleken dat die fabrieken een gezamenlijke schade van 15 miljoen frank per maand hebben geleden, wat 180 miljoen frank per jaar betekent, zodat men, in kapitaalwaarde, tot 3.600 miljoen frank komt.

De Minister schetste de evolutie van het waterwegenbeleid in ons land. In 1919 kon worden volstaan met waterwegen, die bevaarbaar waren voor schepen van 600 ton, omdat dit profiel stemde met dat in onze buurlanden, maar thans zijn de voornaamste waterwegen in Nederland en Duitsland bevaarbaar voor vaartuigen van 1.350 ton, zodat het hoog tijd is dat wij ons Belgisch net in overeenstemming brengen met dat van genoemde landen.

In 1947 echter was nog geen enkele waterweg volledig bevaarbaar voor schepen van 600 ton. Het was derhalve logisch het plan om te werken en daarbij te voorzien in een homogeen net, berekend op 1.350 ton, dat de voornaamste waterwegen bevat, waardoor de centra van de zware industrie met de zeehavens worden verbonden. Dit net zou worden aangevuld met een op 2.000 ton berekende transversale waterweg, die, als voortzetting van het Albertkanaal, toegang zou verlenen tot onze zeehavens Antwerpen en Gent en in de kusthavens Zeebrugge en Oostende zou uitmonden. Voor de op het profiel 1.350 ton te brengen waterwegen alleen waren al, zonder dat er één klaar was, uitgaven gedaan, die bij nieuwe raming 11 miljard beliepen.

Er kan niet aan gedacht worden het in 1947 aangenomen plan spoedig in zijn geheel uit te voeren, want het eist een globale uitgave van 20 miljard. De wijsheid gebiedt zich te beperken tot het voor schepen van 1.360 ton bevaarbaar maken van de voornaamste waterwegen, welke men aan het moderniseren is. Voor dit beperkt programma is maar 11 miljard nodig.

Zoals dit reeds het geval is voor de industrie van de Maasvallei, zal het bekken van Charleroi, van de Borinage en van het Centrum aldus kunnen bediend worden door grote schepen die de verbinding met Antwerpen en Gent, alsmede met het Nederlandse en Duitse waterwegennet zullen tot stand brengen.

Het wetsontwerp voorziet in de uitvoering van dit beperkt en uiterst dringend programma. Het streeft een drievoudig doel na :

1^o) aan het land de verzekering geven dat de werken zullen beëindigd worden. Dit lijkt nogal klaarblijkelijk, maar het jongste verleden leert ons dat verscheidene werken

sans qu'ils furent pour autant achevés, avec la conséquence que des capitaux importants engagés par l'Etat sont restés jusqu'ici improductifs;

2°) achever les travaux dans un délai raisonnable, soit 10 ans. Dans le passé, l'étalement du programme d'amélioration de certaines voies navigables était inadmissible et reportait l'achèvement à des dates invraisemblables.

A ce sujet, il n'est pas inutile de rappeler que M. Buisseret en 1952 à l'occasion du dépôt d'une proposition de loi faite par lui avec d'autres collègues de la haute assemblée en vue de la création d'un fonds spécial des voies navigables, signalait qu'à l'allure des crédits budgétaires, l'achèvement du canal de Charleroi ne pourrait être accompli qu'en 1976, et celui de la Meuse et du canal circulaire autour de Gand au delà de l'an 2000.

Le présent projet de loi prévoit l'engagement d'un milliard en 1957, 1962, 1963, 1964, 1965 et 1966 et d'un milliard 250 millions en 1958, 1959, 1960 et 1961, soit au total les 11 milliards nécessaires pour assurer l'achèvement du programme restreint:

3°) établir un timing précis fondé sur un système de priorités.

Le Ministre renvoie au tableau repris dans le texte du projet de loi. Il déclare que ce programme sera exécuté, sauf cas de force majeure. On a critiqué le fait que des voies navigables importantes ne figurent pas au programme prévu. Cette critique perd de vue que le programme a en vue l'achèvement *des programmes en cours d'exécution*, et que par ailleurs, des travaux à d'autres voies navigables sont possibles, puisque 2 milliards ont été prévus au budget extraordinaire des Travaux Publics pour les voies hydrauliques.

Toutefois, si en dehors du programme des 1.350 tonnes, il est décidé de réaliser la modernisation d'une voie d'eau, il est nécessaire d'avoir la certitude de pouvoir disposer des moyens financiers à même de conduire l'exécution à un rythme acceptable sur le plan de la rentabilité.

La technique moderne permet de réaliser l'amélioration d'un itinéraire en peu d'années. Nos ancêtres ont prouvé au début du XIX^e siècle que la construction de nos voies navigables n'a guère duré alors qu'ils ne disposaient que d'un matériel de chantier des plus rudimentaires.

Plusieurs commissaires ont participé à la discussion générale du projet.

Un membre a déclaré, au nom de l'opposition, que celle-ci voterait le projet. Ce membre a posé certaines questions, notamment en ce qui concerne le dragage du nouveau débouché en Sambre du Canal de Charleroi et le mode de rachat de la chute de Ronquières pour le même Canal.

Il s'est également demandé s'il ne serait pas préférable de pousser d'abord, contrairement à ce que prévoit le programme, les travaux du secteur sud du canal circulaire de Gand, afin d'assurer une liaison rapide avec Anvers.

En ce qui concerne le canal du Centre, il a déploré que l'exécution de ces travaux ne débutera qu'en 1964, donc en fin de programme. Ici, pas d'amélioration possible, vu l'état actuel de ce canal. Il faudra faire un tout nouveau tracé. Il s'est demandé s'il ne fallait pas créer un service spécial pour étudier un ouvrage de cette importance.

Le même membre a insisté sur l'importance des études techniques, en particulier pour le canal de Charleroi. Il a suggéré au Ministre, vu la pénurie actuelle d'ingénieurs, de maintenir ou de rappeler en service des ingénieurs mis à la pension; ces ingénieurs qui possèdent une grande expérience, pourraient être utilement attachés aux services

verden begonnen maar daarom niet beëindigd, zodat de Staat belangrijke bedragen heeft geïnvesteerd die tot nog toe niet renderend gebleven zijn;

2°) de werken binnen een redelijke termijn, namelijk 10 jaar, beëindigen. De vroegere spreiding van het verbeteringsprogramma van sommige waterwegen was onaanvaardbaar en de beëindiging der werken kon slechts in een verre toekomst verwacht worden.

In dit verband kan worden vermeld dat de heer Buisseret in 1952, bij de indiening van een wetsvoorstel strekkende tot de oprichting van een speciaal fonds voor de waterwegen, betoogde dat met het toenmalig tempo der kredietverlening de voltooiing van het kanaal van Charleroi zou klaar komen in 1976, en deze van de Maas en de Ringvaart rond Gent na het jaar 2000.

Dit wetsontwerp voorziet in de vastlegging van één miljard in 1957, 1962, 1963, 1964, 1965 en 1966, en van één miljard 250 miljoen in 1958, 1959, 1960 en 1961, d.i. samen 11 miljard; dit bedrag is nodig voor de uitvoering van het beperkte programma.

3°) een nauwkeurige timing uitwerken op grond van een prioriteitsregeling.

De Minister verwijst naar de tabel die in de tekst van het wetsontwerp voorkomt. Hij verklaart dat dit programma behoudens overmacht zal uitgevoerd worden. Kritiek werd uitgebracht omdat de belangrijke waterwegen niet op het programma voorkomen. Hierbij vergeet men dat het programma bedoeld is om *de in uitvoering zijnde programma's* af te werken en dat anderzijds werken aan andere waterwegen mogelijk zijn, vermits op de buitengewone begroting voor de Openbare Werken 2 miljard uitgetrokken werd voor de waterwegen.

Indien evenwel buiten het programma der 1.350 ton besloten wordt over te gaan tot de modernisatie van een waterweg, dan moet vooraf worden nagegaan of de nodige financiële middelen beschikbaar zullen zijn om het werk binnen een aanvaardbaar tempo renderend te maken.

Met de moderne techniek is het mogelijk een waterweg in weinige jaren te verbeteren. Onze voorouders hebben in het begin van de XIX^e eeuw bewezen dat het aanleggen van onze waterwegen met spoed kon geschieden, ondanks het feit dat zij slechts over zeer rudimentair materieel beschikten.

Tijdens de algemene behandeling van het ontwerp kwamen verscheidene leden aan het woord.

Namens de oppositie verklaarde een lid dat de minderheid het ontwerp zal goedkeuren. Hij stelde sommige vragen, onder meer in verband met het uitbaggeren van de aansluiting van het kanaal van Charleroi met de Sambre en de wijze waarop het verval te Ronquières op hetzelfde kanaal zal goedge maakt worden.

Hij vroeg zich tevens af of het, in strijd met de voorzieningen van het programma, niet beter zou zijn eerst de werken aan het zuidervak van de ringvaart rond Gent te bespoedigen, zodat een snelle verbinding met Antwerpen zou tot stand komen.

Wat het Centrumkanaal betreft betreurde hij dat de werken slechts in 1964, dus op het einde van het programma, zullen aangevat worden. Hier is geen verbetering mogelijk wegens de huidige toestand van het kanaal. Een gans nieuw tracé moet worden gemaakt. Het lid vroeg zich af of een speciale dienst zich niet met een zo belangrijk werk zou moeten bezig houden.

Hetzelfde lid legde nog nadruk op het belang van de technische studies, vooral voor het kanaal van Charleroi. Wegens het huidig tekort aan ingenieurs gaf hij de Minister de raad de gepensioneerde ingenieurs in dienst te houden of terug te roepen; deze ingenieurs met veel ondervinding zouden in de studiediensten nuttig werk kunnen

d'études. Cette solution n'entraînerait d'autre part que peu de charges financières pour l'État, qui n'aurait qu'à suppléer la différence entre le montant du traitement plein et celui de la pension.

Enfin, ce membre s'est inquiété des dépenses croissantes en matière de travaux publics (lois sur le Fonds des Routes, sur la modernisation du port d'Anvers, le présent projet et d'autres). Tous ces crédits sont rendus obligatoires par ces lois. La mesure n'est-elle pas dépassée, compte tenu de la conjoncture actuelle ?

Un autre commissaire a interrogé le Ministre sur ses intentions à l'égard du problème de l'ensablement de l'Escaut, entre Gand et Termonde, et de la Durme. Il insiste tout particulièrement sur ce dernier problème, qui oblige la ville de Lokeren à des dépenses de plusieurs millions par an pour travaux d'égout, etc... et qui met la région industrielle de la Durme en péril.

Un troisième membre a constaté que le programme du Ministre prévoit d'importants travaux dans l'Est et le Centre du pays, mais que la région Ouest a été négligée. Il demande si le Département des Travaux Publics a prévu des crédits pour l'étude du nouveau tracé du Canal Ypres-Comines.

Un membre se plaint de la situation qui est faite à l'industrie le long du Canal Albert, où les quais de déchargement font défaut. La situation économique de la Campine, dont 75 % des travailleurs doivent chercher du travail ailleurs, souffre de cet état de choses.

Enfin, un commissaire a regretté que le programme prévoyait une pause assez longue entre la réalisation du secteur Nord et celle du Secteur Sud du canal circulaire de Gand.

Dans sa réponse, le Ministre a remercié l'opposition de son attitude envers son projet.

Rencontrant les observations qui avaient été émises, il a donné les précisions suivantes :

1°) Dragage du Canal de Charleroi et travaux de remblai de l'ancien débouché de la Sambre.

Dans les travaux en cours, les dragages sont compris et viennent d'être entrepris au débouché de la Sambre. La navigation par le nouveau canal vers l'écluse 1 F sera possible avant la fin de cette année.

2°) Chute de Ronquières.

La chute de Ronquières sera rachetée par un ascenseur vertical ou à plan incliné. Le choix entre les divers types ne pourra être fait qu'après étude complète. En effet, la comparaison doit porter sur le coût de l'infrastructure et les frais d'exploitation capitalisés.

L'ascenseur vertical exige un pont-canal dont la longueur découle de la topographie des lieux. Le plan incliné postule un terrain résistant pour la pose des voies de roulement. Les sondages vont être adjugés avant la fin de l'année pour vérifier la régularité et la qualité du sol rocheux.

Vu l'ampleur du problème, l'Administration des Ponts et Chaussées a pris contact avec des ingénieurs étrangers particulièrement compétents grâce à la réalisation d'ascenseurs dans leur pays.

leveren. Deze oplossing zou anderzijds slechts weinig financiële lasten ten gevolge hebben voor de Staat, die alleen het verschil tussen het bedrag van de volle wedde en het pensioen zou moeten bijleggen.

Ten slotte maakt hetzelfde lid zich bezorgd over de toeneming van de uitgaven inzake openbare werken (wetten op het Wegenfonds, de modernisering van de haven van Antwerpen, dit en andere ontwerpen). Al deze kredieten zijn krachtens deze wetten verplicht. Loop de maat niet over, ten aanzien van de huidige conjunctuur ?

Een ander commissielid vraagt welke de plannen van de Minister zijn ten opzichte van het vraagstuk van de verzanding van de Schelde, tussen Gent en Dendermonde, en van de Durme. Hij legt vooral nadruk op het laatstgenoemde probleem, dat de stad Lokeren verplicht miljoenen per jaar uit te geven voor rioleringswerken, enz., en dat de nijverheidsstreek van de Durme in gevaar brengt.

Een derde lid stelt vast dat het programma van de Minister belangrijke werken in het oosten en het midden van het land omvat, maar dat het westen wordt verwaarloosd. Hij vraagt of het Departement van Openbare Werken kredieten heeft uitgetrokken voor de studie van het nieuwe tracé van het kanaal Ieper-Komen.

Een lid klaagt over de toestand van de nijverheid langs het Albert-kanaal, waar gebrek is aan laadkaaien. De economische toestand van de Kempen, waar 75 % van de arbeiders elders werk gaan zoeken, heeft daaronder te lijden.

Ten slotte betreurt een commissielid dat in het programma een vrij lange onderbreking voorkomt tussen de uitvoering van het noordervak en die van het zuidervak van de ringvaart te Gent.

In zijn antwoord dankt de Minister de oppositie voor haar houding tegenover zijn ontwerp.

Als antwoord op de gemaakte opmerkingen verstrekt hij de volgende bijzonderheden :

1°) Uitbaggeren van het kanaal van Charleroi en dempen van de oude uitmonding in de Sambre.

Het uitbaggeren maakt deel uit van de aan de gang zijnde werken. Er werd zojuist begonnen aan de uitmonding in de Sambre. De scheepvaart door het nieuwe kanaal naar sluis 1 F zal vóór het einde van het jaar mogelijk zijn.

2°) Het verval te Ronquières.

Het verval te Ronquières zal worden gecompenseerd door een loodrecht hefwerk of een hellend vlak. Pas na een grondige studie zal een keuze kunnen worden gedaan tussen de verschillende types. Bij het vergelijken ervan moet immers rekening worden gehouden met de kostende prijs van de onderbouw en met de gekapitaliseerde bedrijfskosten.

Een loodrecht hefwerk eist een kanaalbrug, waarvan de lengte van de plaatselijke topografie afhangt. Voor een hellend vlak heeft men een vaste bodem nodig, om de rolbaan aan te leggen. De boringswerken zullen vóór het einde van het jaar worden toegewezen om de regelmatigheid en de hoedanigheid van de rotsbodem na te gaan.

Wegens de omvang van dit vraagstuk heeft het Bestuur van Bruggen en Wegen contact opgenomen met buitenlandse ingenieurs, die bijzonder bevoegd zijn omdat zij in hun land dergelijke hefwerken hebben gebouwd.

3°) Canal circulaire de Gand.

Le Ministre déclare qu'à l'encontre de ce qu'a fait son prédécesseur, il a décidé d'achever d'abord la partie nord du canal, parce que ces travaux iront de pair avec l'agrandissement du port de Gand prévu au budget de 1957.

La partie sud sera adjugée de 1962 à 1964.

La solution de continuité est due à la priorité des travaux au Canal de Charleroi et au Canal Nimy-Péronnes.

Le Ministre a attiré l'attention de la Commission sur l'erreur d'optique qui a été commise dans le passé par les responsables de notre politique fluviale. Au lieu de commencer par le canal circulaire de Gand et l'adaption du bassin de l'Escaut, on a concentré les efforts sur le bassin du Centre. Si on avait procédé inversement, les bateaux de gros tonnage pourraient pénétrer à l'heure actuelle jusqu'aux confins des régions industrielles du Borinage et du Centre.

4°) Ensablement de l'Escaut et de la Durme.

a) Escaut (Gand-Termonde).

Plusieurs travaux de dragage au Canal de Gand ont été prévus pour 1957. Une étude a été entreprise en vue d'augmenter le débit d'amont et aider ainsi un curage du lit lors du jusan.

b) La Durme.

Les résultats obtenus au Laboratoire d'Hydraulique des Ponts et Chaussées sont satisfaisants. Des essais ont été faits en Allemagne pour une rivière similaire à la Durme qui ont également montré qu'il est possible d'améliorer le régime du cours d'eau.

On envisage l'établissement de potpolders qui fonctionneront à chaque marée et augmenteront sensiblement le début de jusan favorable au curage naturel du lit. La possibilité est en outre étudiée d'amener par le canal de Gand-Terneuzen, un débit d'eau dans une retenue en amont de la Durme de manière à créer des lachures à marée basse.

5°) Canal d'Ypres à Comines.

Le Ministre déclare qu'aucun crédit n'a été prévu pour l'étude de ce nouveau tracé, parce que cette étude est entreprise par les ingénieurs du département. Le Gouvernement reconnaît la nécessité de ce canal, et a d'ailleurs promis à la ville d'Ypres de le creuser. Le coût de ce travail est évalué à 600 millions de francs. Mais fidèle à sa politique de réalisation à court terme, le Gouvernement estime qu'il ne faut pas de projet de loi pour ce canal mais que le jour où le Gouvernement décidera d'entamer sa réalisation, il prévoiera les crédits sur 2 ou 3 exercices.

6°) Industrialisation du Canal Albert.

Le Ministre estime que cette question ne rentre pas dans le cadre de ce projet. Il signale cependant qu'une commis-

3°) De ringvaart te Gent.

De Minister verklaart dat hij, in tegenstelling met zijn voorganger, besloten heeft eerst het noordervak van het kanaal te voltooien, omdat deze werken zullen samenvallen met de op de begroting voor 1957 in het vooruitzicht gestelde vergroting van de haven van Gent.

Het zuidervak zal van 1962 tot 1964 worden toegewezen.

Deze onderbreking in de werken is hieraan te wijten dat de werken aan het kanaal van Charleroi en aan dat van Nimy naar Péronnes voorrang hebben.

De Minister vestigt de aandacht van de Commissie op de optische vergissing die in het verleden werd begaan door hen die verantwoordelijk waren voor onze waterwegen. In plaats van te beginnen met de ringvaart te Gent en de aanpassing van het stroomgebied van de Schelde, heeft men alle inspanningen gericht op het gebied van het Centrum. Had men het tegenovergestelde gedaan, dan zouden de schepen met grote tonnemaat thans tot in de nabijheid der nijverheidsstreken van de Borinage en van het Centrum kunnen doordringen.

4°) Verzanding van de Schelde en van de Durme.

a) Schelde (Gent-Dendermonde).

Verscheidene baggerwerken aan het kanaal van Gent werden voor 1957 voorzien. Een studie werd ondernomen om de afvoer van het hoger gedeelte te doen toenemen en aldus bij te dragen tot het uitschuren van de bedding bij ebstroom.

b) De Durme.

De uitslagen die bereikt werden in het Hydraulisch Laboratorium van Bruggen en Wegen zijn bevredigend. Proefnemingen werden in Duitsland gedaan in verband met een gelijkaardige rivier als de Durme; zij hebben eveneens aangetoond dat het mogelijk is het regime van de waterloop te verbeteren.

Men overweegt de aanlegging van potpolders, die bij elke tij in werking zullen worden gesteld en het verval bij eb, gunstig voor het uitschuren van de bedding, merkkelijk zullen verhogen. Bovendien wordt de mogelijkheid onderzocht om langs het kanaal Gent-Terneuzen een waterverval aan te brengen achter een stuw stroomopwaarts van de Durme zodat men bij lage tij, het sluiswater kan laten uittromen.

5°) Kanaal Ieper-Komen.

De Minister verklaart dat geen krediet werd ingeschreven voor de studie van dit nieuw tracé omdat deze studie wordt gedaan door de ingenieurs van het departement. De Regering erkent het nut van dit kanaal en heeft overigens aan de stad Ieper beloofd het te graven. De kostprijs van dit werk wordt geraamd op 600 miljoen frank. Maar, getrouw aan haar politiek van verwezenlijkingen op korte termijn, acht de Regering dat er voor dit kanaal geen wetsontwerp nodig is doch dat zij, wanneer zij zal besluiten tot de uitvoering ervan over te gaan, kredieten over 2 of 3 dienstjaren zal uittrekken. Daarom wijst zij het voorstel Lefère, dat zo pas dienaangaande werd ingediend, van de hand.

6°) Industrialisatie van het Albertkanaal.

De Minister is de mening toegedaan dat deze kwestie niet bij dit ontwerp behoort. Hij wijst er echter

sion d'études a été instituée à Anvers et à Hasselt pour étudier ce problème; le département examinera les rapports de ces commissions dès leur dépôt. Il attire cependant l'attention de la Commission sur le fait que le tracé de l'autoroute Anvers-Liège a été établi de telle façon qu'il favorise l'industrialisation du canal. En attendant les mesures gouvernementales, les industries peuvent elles-mêmes construire des quais de chargement.

Le Ministre a déclaré enfin qu'il retenait avec sympathie la suggestion qui lui a été faite de maintenir ou de rap-peler, dans les services d'études, des ingénieurs pensionnés. Il a d'ailleurs déjà mis cette suggestion en pratique, dans l'Administration du Fonds des Routes. Mais cette pratique ne saurait être faite sur une grande échelle, le Conseil des Ministres n'autorisant que très exceptionnellement les rap-pels de fonctionnaires mis à la pension.

Quant à la question de savoir si les diverses lois telles que :

- celle du Fonds des Routes,
- de la modernisation et de l'équipement du Port d'Anvers, et
- le présent projet relatif à la mise à 1.350 tonnes des voies navigables, n'entraînent une charge financière par trop lourde pour l'Etat, il y a lieu de remarquer avant tout que le Fonds Autonome des Routes est alimenté directement par les emprunts *ad hoc*.

Quant aux deux dernières lois, elles portent sur des programmes de priorité qu'il y a lieu d'exécuter avant tous autres travaux au cas où les possibilités budgétaires seraient réduites. Dans la situation la plus défavorable où la Trésorerie ne permettrait pas l'adjudication de tous les travaux repris à ces programmes, la forme actuelle de la loi budgétaire permet de reporter par simple arrêté royal, les crédits au budget de l'année suivante.

Le Ministre a déposé un amendement à l'article 2, tendant à inclure dans le programme prévu l'aménagement de l'écluse de Marcinelle pour 1959. Cet amendement a été adopté sans discussion.

Les articles ainsi que l'ensemble du projet, compte tenu des amendements ci-après, ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

R. BECQUEVORT.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

op dat een studiecommissie te Antwerpen en te Hasselt opgericht werd om dit vraagstuk te bestuderen : het departement zal de verslagen van deze commissies onderzoeken zodra zij ingediend zijn. Hij vestigt de aandacht van de Commissie er op dat het tracé van de autoweg Antwerpen-Luik zo werd aangelegd, dat de industrialisatie van het kanaal in de hand wordt gewerkt. In afwachting van de regeringsmaatregelen mogen de bedrijven zelf laadkaaien bouwen.

De Minister heeft ten slotte verklaard dat hij gaarne rekening houdt met het voorstel om de oprustgesteld ingenieurs in de studiediensten te behouden of terug te roepen. Hij heeft overigens reeds deze suggestie toegepast in het Bestuur van het Wegenfonds. Doch deze handelwijze zou niet op grote schaal kunnen gevolgd worden, daar de Minister slechts bij uitzondering wederoproeping van oprustgestelde ambtenaren toestaat.

Wat de vraag betreft, of de verschillende wetten zoals

- die betreffende het Wegenfonds,
- de modernisering en de uitrusting van de haven Antwerpen, en
- het onderhavig ontwerp betreffende het bevaarbaar maken der waterlopen voor de schepen met 1350 tonnemaat, geen al te zware financiële last voor de Staat betekenen, moet er op worden gewezen dat het Zelfstandig Wegen-fond rechtstreeks gestijfd wordt door leningen *ad hoc*.

Wat de twee laatste wetten betreft, deze hebben betrekking op voorrangsprogramma's welke vóór alle andere werken moeten worden uitgevoerd indien de begrotingsmogelijkheden mochten verminderen. In de meest ongunstige toestand waarin de Thesaurie de aanbesteding van al de op deze programma's voorkomende werken niet mogelijk zou maken, doet de huidige vorm van de begrotingswet de mogelijkheid aan de hand bij koninklijk besluit de kredieten op de begroting van het volgende jaar over te brengen.

Bij artikel 2 diende de Minister een amendement in dat er toe strekt de aanpassing van de sluis te Marcinelle tegen 1959 in het programma op te nemen. Dit amendement werd zonder bespreking aangenomen.

De artikelen en het ontwerp in zijn geheel, met inbegrip van de hiernavolgende amendementen, werden eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

R. BECQUEVORT.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

AMENDEMENTS
ADOPTÉS PAR LA COMMISSION.

Art. 2.

1) Au tableau qui suit le premier alinéa de cet article, insérer ce qui suit après le nom propre « Sambre »,

« Aménagement de l'écluse de Marcinelle. »

et dans la 3^e colonne en regard des mots ajoutés ci-avant, indiquer « 1959 ».

2) A l'alinéa qui suit le nom propre « Sambre » remplacer les mots « des écluses de Marcinelle et de Monceau » par les mots : « de l'écluse de Monceau ».

AMENDEMENTEN
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

ART. 2.

1) In de tabel die volgt op het eerste lid van dit artikel, invoegen wat volgt : de eigennaam « Samber »,

« Aanpassen van de sluis van Marcinelle. »

en in de 3^e kolom, naast de hierboven toegevoegde woorden, vermelden « 1959 ».

2) In het lid dat volgt op de eigennaam « Samber » de woorden « der sluizen van Marcinelle en Monceau inbegrepen » vervangen door de woorden : « van de sluis van Monceau ».