

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

27 MEI 1959.

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 9 maart 1957 die de planning aangeeft van de toe te kennen begrotingskredieten met het oog op het verwezenlijken van een programma van werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1 350 ton of meer.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE OPENBARE WERKEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DELWAIDE.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De wet van 9 maart 1957 gaf de planning aan van de toe te kennen begrotingskredieten van het programma van de werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1 350 ton of meer.

Onderhavig wetsontwerp strekt er toe in deze planning een wijziging aan te brengen die rekening houdt met de economische behoeften van het ogenblik. Er dient aangegeven te worden dat de wet van 9 maart 1957 duidelijk heeft aangegeven hoe nuttig het is over een planning te kunnen beschikken. Hetzelfde geldt trouwens voor het Tienjarenplan dat opgesteld is geworden voor de haven van Antwerpen.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Brunfaut.

A. — Leden : de heren Allard, Bynens, Décarpentrie, Delwaide, Gaspar, Gillès de Pélichy, Jacques, Moriau, Posson, Van den Daele, Verboven, Wirix. — Collart (M.), Craeybeckx, Cugnon, De Keuleneir, Grégoire, Juste, Peeters (Justin), Sainte, Toubreau. — Cornet, Lahaye.

B. — Plaatsvervangers : de heren Barbeaux, Kofferschläger, Mertens, Oltslaeger, Van Acker (B.), Van Goey. — Christiaenssens, De Sweemer, Geldof, Guillaume, Hicquet. — Jeunehomme.

Zie :

154 (1958-1959) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

— N° 2 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

27 MAI 1959.

PROJET DE LOI

portant modification de la loi du 9 mars 1957, donnant le planning des crédits budgétaires à allouer, en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1 350 tonnes, ou plus, de certaines voies navigables.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA
COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS (1),
PAR M. DELWAIDE.

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 9 mars 1957 a établi le planning des crédits budgétaires à allouer en vue de la réalisation d'un programme des travaux pour la mise au gabarit de 1 350 tonnes ou plus de certaines voies navigables.

Le présent projet de loi tend à mettre ce planning en concordance avec les nécessités économiques du moment. Il convient de souligner que la loi du 9 mars 1957 a nettement fait ressortir l'utilité d'un planning. Il en est de même du plan décennal établi pour le port d'Anvers.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Brunfaut.

A. — Membres : MM. Allard, Bynens, Décarpentrie, Delwaide, Gaspar, Gillès de Pélichy, Jacques, Moriau, Posson, Van den Daele, Verboven, Wirix. — Collart (M.), Craeybeckx, Cugnon, De Keuleneir, Grégoire, Juste, Peeters (Justin), Sainte, Toubreau. — Cornet, Lahaye.

B. — Membres suppléants : MM. Barbeaux, Kofferschläger, Mertens, Oltslaeger, Van Acker (B.), Van Goey. — Christiaenssens, De Sweemer, Geldof, Guillaume, Hicquet. — Jeunehomme.

Voir :

154 (1958-1959) :

— N° 1 : Projet de loi.

— N° 2 : Amendements.

Sedert de inwerkingtreding van de wet van 9 maart 1957 is inderdaad het aanvankelijk uitgewerkte tijdschema nageleefd. Indien hier en daar enige vertraging is ontstaan dan kan op andere punten een voorsprong worden vastgesteld.

Het nut van de planning ligt dus voor de hand maar het is eveneens duidelijk dat een programma, dat zich over verschillende jaren uitstrekt, vatbaar is voor wijzigingen die gerechtvaardigd worden door nieuwe toestanden en feiten. Er kunnen op bepaalde gebieden nieuwe behoeften ontstaan, een bepaalde streek kan bijzondere hulp behoeven.

Wat de wet van 9 maart 1957 betreft heeft zich zulk nieuw feit voorgedaan. De regering heeft inderdaad in haar regeringsverklaring aangekondigd dat de Borinage tot teststreek aangenomen is wat tot gevolg heeft dat de modernisering van de waterwegen, die de economische ontwikkeling van deze streek in de hand moeten werken, bespoedigd moet worden.

Het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 9 maart 1957 streeft dit doel na. Zoals in de Memorie van Toelichting is aangeduid houdt deze wijziging in dat de werken tot modernisering van de Bovenschelde en van de Ringvaart om Gent met twee jaar, en de bevaarbaarmaking voor schepen van 1 350 ton van het vak Nimy-Obourg van het kanaal van het Centrum met drie jaar, zullen worden versneld.

Om dat doel te bereiken, zonder het plafond van de vastleggingen te moeten wijzigen, zal het programma tot modernisering van de Maas en de Samber daaraan enigszins moeten worden aangepast. De achterstand voor het benedengedeelte van de Samber bedraagt één en voor de Maas tussen Namen en Givet twee jaar.

Wat de Maas betreft zal het varen met schepen van 1 350 ton met beperking van diepgang tot 1 000 ton evenwel reeds in de lente van 1960 mogelijk zijn.

Bij de bespreking van het wetsontwerp heeft een lid een amendement verdedigd, strekkende tot het opnemen in de nieuwe wet van het hercalibreren van de Dender en het bevaarbaar maken voor schepen van 600 ton. Hij heeft er op gewezen dat de Dender praktisch onbevaarbaar is en dat hij de langs de oever gelegen gronden verzuurt. De verbreding van de Dender zou eveneens de werkverschaffing in de betrokken streek ten goede komen.

De heer Minister heeft er op gewezen dat het amendement betreffende de Dender normaal buiten het besproken wetsontwerp valt vermits dit enkel de waterwegen van 1 350 ton en meer aanbelangt. Er werd aangenomen de Dender enkel aan te passen voor schepen van 600 ton. De heer Minister heeft nochtans toegezegd dat voldoening zal geschonken worden aan de verdedigers van het amendement wanneer hij tegen het einde van dit jaar een ontwerp van investeringswet zal hebben neergelegd.

De heer Minister heeft onderstreept dat hij het vraagstuk van de Dender kent en dat de Regering zich rekenschap geeft van het belang van de modernisering van deze rivier.

Een ander lid van de Commissie heeft onderstreept dat men zich niet alleen om de streek van Aalst moet bekommeren, maar ook om die van Dendermonde.

De heer Minister heeft hierop geantwoord dat de Raad van Bruggen en Wegen de studie van de uitmonding van de Dender in de Schelde eerlang zal bespreken. Het blijkt dat de werken die hiervoor noodzakelijk zijn ongeveer 125 miljoen zullen kosten en dat het bedrag over de jaren 1960 en 1961 zou kunnen verspreid worden.

Een ander lid betreurde het dat de voorgestelde wijziging aan de wet der 1 350-tons schepen als gevolg zal hebben dat de modernisering van de Samber, waarlangs

En effet, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 9 mars 1957, le timing initial a été respecté. Les retards constatés, çà et là, sont compensés par l'avance enregistrée dans d'autres secteurs.

L'utilité du planning saute donc aux yeux, mais il est tout aussi évident qu'un programme s'étalant sur plusieurs années est susceptible de modifications que justifient une situation nouvelle et des faits nouveaux. Dans certains domaines, on peut se trouver en présence de nouveaux besoins; une région déterminée peut avoir besoin d'une aide particulière.

En ce qui concerne la loi du 9 mars 1957, un tel fait nouveau s'est produit. Le Gouvernement a, en effet, annoncé que le Borinage serait considéré comme une région-test. Il faudra, du coup, accélérer la modernisation des voies navigables, destinées à favoriser le développement économique de cette région.

C'est là l'objet du projet de loi portant modification de la loi du 9 mars 1957. Comme l'indique l'Exposé des Motifs, il faudra, à cette fin, avancer de deux années les travaux de modernisation du Haut-Escaut et du Canal circulaire à Gand, et de trois années les travaux pour la mise au gabarit de 1 350 tonnes de la section Nimy-Obourg du Canal du Centre.

A cet effet, sans modifier le plafond des engagements, il faudra adapter en conséquence le programme de modernisation de la Meuse et de la Sambre. Le retard est d'un an pour la partie inférieure de la Meuse et de deux ans pour la partie de la Meuse comprise entre Namur et Givet.

Toutefois, en ce qui concerne la Meuse, la navigation sera ouverte dès le printemps 1960 aux bateaux de 1 350 tonnes, avec enfoncement réduit à 1 000 tonnes.

Au cours de la discussion du projet de loi, un membre a défendu un amendement tendant à insérer dans la loi un article prévoyant le recalibrage de la Dendre et la mise au gabarit de 600 tonnes. Il a souligné que la Dendre est pratiquement non-navigable et qu'elle rend acides les terres riveraines. L'élargissement de la Dendre aurait, d'autre part, une répercussion favorable sur la mise au travail dans cette région.

M. le Ministre a signalé que l'amendement concernant la Dendre déborde normalement du cadre du projet de loi, celui-ci ne s'appliquant qu'aux voies navigables de 1 350 tonnes et plus. La Dendre ne sera adaptée qu'à la navigation de bateaux de 600 tonnes. Le Ministre a toutefois promis que satisfaction sera donnée aux auteurs de l'amendement, après le dépôt, à la fin de cette année, d'un projet de loi d'investissement.

M. le Ministre a rappelé que le problème de la Dendre lui est familier et que le Gouvernement est conscient de l'importance que revêt la modernisation de cette rivière.

Un autre commissaire a souligné que les préoccupations du Gouvernement ne doivent pas rester limitées à la région d'Alost mais également à celle de Termonde.

Dans sa réponse, M. le Ministre a annoncé que le Conseil des Ponts et Chaussées examinera prochainement le problème de l'embouchure de la Dendre dans l'Escaut. Le coût des travaux nécessaires s'élèvera probablement à 125 millions de francs environ, à répartir sur les années 1960 et 1961.

Un autre membre a regretté que la modification proposée à la loi relative aux bateaux de 1 350 tonnes soit de nature à retarder la modernisation de la Sambre, le long de

juist zoveel industrieën gelegen zijn, zal vertraagd worden. Het lid heeft de Minister verzocht de kredieten die zouden vrijkomen ingevolge de gunstige uitslag van de aanbestedingen, maximaal te benutten ten bate van de werken aan de Samber.

De heer Minister heeft daarmee ingestemd. Hij heeft er op gewezen dat bij de stemming van de wet van 9 maart 1957 een absolute prioriteit werd verleend aan de streek van Charleroi voor het kanaal Charleroi-Brussel. Onder dit opzicht heeft deze nijverheidsstreek dus voldoening gekregen, maar de heer Minister nam aan dat alle beschikbare kredieten die zouden voortspruiten uit een belangrijk verschil tussen de ramingen en de uitslagen der aanbestedingen, zouden besteed worden aan de Samber.

Er dient bovendien nog aangestipt dat de nieuwe timing die voorgesteld wordt, de uiterste data der verwezenlijkingen aangeeft. Indien de termijnen kunnen worden ingekort zal de Minister niet nalaten zulks te doen.

Tenslotte heeft de heer Minister er nog op gewezen dat de studies die betrekking hebben op de modernisering van de beneden-Samber snel vorderen; aldus wordt het mogelijk de aanbestedingsdossiers klaar te maken ten einde onmiddellijk tot de aanbestedingen over te gaan bij het vrijkomen van de kredieten.

Het amendement betreffende de Dender werd, na bovenstaande verklaring van de Minister, ingetrokken.

De Commissie gaat er eenparig mede akkoord dat het wetsontwerp ongetwijfeld een zeer gunstige economische terugslag zal hebben. Het vervroegen met twee jaar van de aanbestedingen der werken tot verbetering van de boven-Schelde en van het zuidervak van de Ringvaart rond Gent, zal aan het nijverheidsgebied van de Borinage degelijke aansluiting bezorgen met de havens van Gent en Antwerpen.

Van dezelfde gelegenheid wordt gebruik gemaakt om ook de werken van het vak Nimy-Obourg van het Centrumkanaal, waarlangs een zeer belangrijke cementindustrie gevestigd is, met drie jaar te vervroegen.

Het wetsontwerp zal eveneens tot gevolg hebben dat het kanaal Nimy-Blaton-Peron vlugger rendabel zal worden.

Ook het Doornikse en het zuidergedeelte van Oost-Vlaanderen zullen ten volle de voordelen van deze wijzigingen aan de wet van 9 maart 1957 genieten.

Wat de vertraagde werken van de Maas betreft wordt aangestipt dat ze betrekking hebben op de modernisering van de oude stuwen. De programmawijziging zal de mogelijkheid tot varen met licht verminderde diepgang van 1 350-tons schepen niet vertragen.

Voor de Samber zullen de werken tot het geschikt maken van de sluis van Monceau reeds in 1959, dus een jaar vroeger, aangevat worden. De werken tot het voltooiën van de modernisering tussen Monceau en Châtelineau zullen aangevat worden in 1960, zoals oorspronkelijk voorzien.

Kortom, in het algemeen moet de nadruk worden gelegd op het feit dat de voorgestelde wijzigingen geen afbreuk doen aan wat in de wet van 9 maart 1957 voorzien werd als programma van de basiswaterwegen in ons land en dat het enkel gaat om een vervroegd overschakelen van de voorziene kredieten ten bate van een paar dezer waterwegen.

De Commissie heeft dan ook eenparig het ontwerp goedgekeurd.

De Verslaggever,
L. DELWAIDE.

De Voorzitter,
F. BRUNFAUT.

laquelle sont établies un grand nombre d'industries. Il a suggéré au Ministre de consacrer aux travaux de la Sambre les crédits qui deviendraient disponibles en cas de résultat favorable des adjudications.

M. le Ministre s'y est rallié. Il a rappelé que, lors du vote de la loi du 9 mars 1957 une priorité absolue fut accordée à la région de Charleroi pour le canal de Charleroi à Bruxelles. Cette région industrielle a donc obtenu satisfaction à cet égard, mais M. le Ministre a admis que tous les crédits qui deviendraient disponibles par suite d'une différence importante entre les prévisions et les résultats des adjudications, seront consacrés aux travaux de la Sambre.

D'autre part, il convient de noter que le nouveau timing proposé indique les dates extrêmes des réalisations. Le Ministre s'efforcera, dans la mesure du possible, de raccourcir les délais prévus.

M. le Ministre a signalé enfin que les études relatives à la modernisation de la Sambre inférieure progressent rapidement, ce qui permettra de préparer les dossiers des adjudications et de procéder aux adjudications dès la libération des crédits.

L'amendement concernant la Dendre a été retiré après les explications données par le Ministre.

La Commission unanime estime que sans aucun doute le projet de loi aura une répercussion économique très favorable. En avançant de deux ans les adjudications des travaux d'amélioration du Haut-Escaut et de la section sud du canal circulaire autour de Gand, les communications entre la région industrielle du Borinage et les ports de Gand et d'Anvers seront largement améliorées.

On profitera de cette occasion pour avancer aussi de trois ans les travaux de la section Nimy-Obourg du Canal du Centre, où s'est établie une industrie du ciment très importante.

Le projet de loi assurera, d'autre part, une rentabilité plus rapide du canal Nimy-Blaton-Péronnes.

Le Tournaisis et la partie sud de la Flandre orientale bénéficieront pleinement des modifications apportées à la loi du 9 mars 1957.

Quant aux travaux retardés, notons qu'ils ne visent que la modernisation des barrages anciens. La modification apportée au programme ne retardera pas la navigation de bateaux de 1 350 tonnes avec enfoncement légèrement réduit.

En ce qui concerne la Sambre, les travaux d'aménagement de l'écluse de Monceau seront entamés dès 1959, c'est-à-dire avec un an d'avance. Les travaux en vue d'achever la modernisation entre Monceau et Châtelineau seront entamés en 1960, comme il avait été prévu à l'origine.

Bref, il importe de mettre l'accent sur le fait que les modifications proposées ne sont nullement de nature à compromettre le programme prévu par la loi du 9 mars 1957 pour les voies navigables essentielles du pays et qu'il s'agit simplement de l'utilisation anticipée des crédits affectés à une ou deux de ces voies.

En conséquence, la Commission a adopté le projet à l'unanimité.

Le Rapporteur,
L. DELWAIDE.

Le Président,
F. BRUNFAUT.