

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 15 MARS 1928

Rapport de la Commission des Travaux publics chargée de l'examen du Projet de Loi instituant un Office de la Navigation.

(Voir le n° 39 du Sénat.)

Présents : MM. le baron RUZETTE, président ; DE COCK DE RAMEYEN, LALEMAND, THIEBAUT, VAN VLAENDEREN, le vicomte Georges VILAIN XIII et LEBON, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le projet de loi, à l'instar de la loi française du 27 février 1912 actuellement réglementée par le décret du 22 décembre 1920, se propose de substituer à la gestion exclusive des Ponts et Chaussées un organisme nouveau, dénommé *Office de la Navigation*, et d'instaurer ainsi une autorité plus souple, plus expéditive et peut-être plus populaire, chargée de l'exploitation de nos voies intérieures navigables. L'Office serait dirigé par un comité paritaire de fonctionnaires et d'usagers.

C'est une expérience que l'État veut tenter, et nous ne pouvons qu'y applaudir.

Il semble, en effet, que la coopération de la science et de la pratique soit l'élément le plus sûr des espérances fondées sur l'innovation gouvernementale. Doté d'une grande autonomie d'action qui éveille le sens des responsabilités, l'Office favorisera chez les uns la spontanéité de l'exécution et chez les autres la confiance de la collaboration.

Il ne s'agit pas de porter atteinte à l'administration organisée de nos ports de mer, pas même de disputer le terrain à l'initiative privée, mais de suppléer à la carence de celle-ci. Le ressort de

l'Office embrasse exclusivement la navigation fluviale, les transports par eau purement intérieures, dans les limites de réseaux à étendre progressivement en commençant par les canaux Anvers-Liège.

Il importera d'assurer le contact régulier et une entente parfaite entre l'Office et les diverses autorités riveraines, pour éviter notamment qu'en deça et au delà des biefs débouchant dans les ports ou agglomérations, il n'existe des contradictions de règlement ou des frictions de commandement. A ce propos, votre Commission s'est demandé quel est, dans cet ensemble, le sort fait aux water-ringes, et s'il ne sied pas de leur donner voix au chapitre dans l'Office.

Le projet de loi vient à son heure. Il est urgent.

En 1923, l'importance de la navigation batelière avait dépassé celle de 1913, et n'a cessé de progresser depuis lors.

En 1924, elle atteignait 27.5 millions de tonnes, contre 69.5 millions de tonnes de transports par fer.

Toutefois, le commerce fluvial est constitué aux trois quarts de transports internationaux, dont la majeure partie s'effectue par la frontière nord, et d'un quart de trafic purement intérieur. Ce quart s'élevait donc à peu près à

7 millions de tonnes. Le port d'Anvers y participe pour 4 1/2 millions de marchandises circulant dans un rayon de cinquante kilomètres. Le restant intéresse principalement la Meuse, les canaux de Liège à la frontière hollandaise et la Sambre.

En 1925, le tonnage kilométrique a dépassé de 5 p. c. celui d'avant-guerre. La région industrielle autour de l'enclave de Maestricht a acquis une importance primordiale par les quantités de houille, de terres et de matériaux de construction qui y ont été mis sur bateau. Elle a envoyé 600,000 tonnes vers le Nord dont 350,000 vers la Belgique et 385,000 tonnes vers le Sud dont 325,000 pour la Belgique. Il s'ensuit à cet endroit, comme en maints autres, un engorgement de bateaux auquel les organes de l'Administration, entravés par un formalisme traditionnel, n'ont pu parer d'une manière suffisante.

C'est ce qui a déterminé la Commission nationale des grands travaux à proposer au Gouvernement la participation des usagers des voies d'eau à la gestion de l'intérêt général, auquel leurs besoins particuliers sont si intimement liés.

« Une autre constatation, dit l'Exposé de M. Woestyn à la Commission nationale, qui se dégage de l'examen comparatif des statistiques, c'est la quantité vraiment insignifiante de minerais et de produits métallurgiques qui ont emprunté les canaux d'Anvers à la Meuse. »

Il y a lieu d'espérer que les améliorations au régime de la navigation, qu'une collaboration des marins et de l'Administration permet d'escompter, ne tarderont pas à intensifier le trafic par eau entre le grand bassin industriel liégeois et la métropole commerciale, s'il n'est pas contrecarré par une politique financière ou ferroviaire hostile.

Dès à présent, les canaux de Liège à Anvers sont encombrés. En vue d'un accroissement d'activité, il faut de toute

nécessité augmenter d'urgence la capacité du canal actuel, le rendre assez large et profond pour porter des bateaux de 600 tonnes dans toutes ses sections, en attendant l'achèvement du canal direct calibré pour bateaux de 1,350 tonnes.

L'organisme nouveau, dont la compétence est énoncée à l'article 4 du projet, devra aussitôt remédier à l'embouteillage, organiser le touage et l'éclusage de nuit et de jour d'une façon rationnelle, imposer des moyens de halage ou de traction moderne aux endroits à dégager rapidement, aiguiller la route des chalands vers l'embranchement de Turnhout, lorsque l'artère de Herenthals est saturée, toutes mesures qui nécessitent une autorité armée de sanctions. Quelles seront celles-ci? Le texte n'en mentionne aucune. Il importera d'y veiller.

De toutes façons, le projet de loi réalisera un progrès appréciable par la simplification de l'action. Pas moins de quatre Départements ne se heurtent actuellement dans la gestion des voies navigables, les Ponts et Chaussées, les Domaines, la Marine et les Affaires étrangères (pour la navigation rhénane), et l'on sait les lenteurs de pourparlers entre administrations. Elles sont inconciliables avec la solution de difficultés imprévues, tandis que la division organique du travail entre les membres d'un corps unique permet de courir sur-le-champ au plus pressé.

L'article 5 du projet règle la composition de l'Office.

Le directeur étant nommé par le Ministre des Travaux publics et cinq membres étant désignés de même parmi les titulaires des Ponts et Chaussées, il conviendrait, afin d'établir un juste équilibre d'influence, de réserver les cinq autres places aux usagers et de renoncer à l'attribution d'une place par voie de cooptation au sein de l'Office où le choix dépendrait vraisemblablement d'une majorité de fonctionnaires. Si l'on veut éveiller l'initiative généreuse de l'usager, il importe avant tout

de n'en pas amoindrir l'efficacité. Quant aux droits de l'État, ils sont pleinement sauvegardés par des délégués propres, par le prestige du président, par la dépendance du personnel.

Il va, d'ailleurs, de soi que l'institution de l'Office n'est pas par elle-même la panacée dont on puisse attendre tout bien. Semblables remèdes souvent ne remédient à rien, l'addition des responsabilités aboutissant en général à l'irresponsabilité collective. L'art consiste à placer chacun dans son rôle en reliant toute action personnelle au centre d'une direction habile et vigilante.

L'entretien et le perfectionnement de la voie, son outillage technique, l'usage

du matériel, l'exploitation commerciale, l'action administrative, sont autant de champs d'activité à féconder.

Ce sera l'honneur du Ministre des Travaux publics, dont les instructions sont appelées à assurer le fonctionnement de l'Office, de trouver et de tracer la voie nouvelle où la coordination des efforts individuels décuple l'énergie de l'œuvre commune d'avenir.

La Commission des Travaux publics s'est ralliée au projet de loi à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. LEBON.

Le Président,
Baron RUZETTE.

(4)

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 15 MAART 1928

Verslag uit naam van de Commissie voor Openbare Werken, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp tot instelling van een Dienst voor de Scheepvaart.

(Zie n^o 39 van den Senaat.)

Aanwezig : de heeren BARON RUZETTE, voorzitter; DE COCK DE RAMEYEN, LALEMAND, THIEBAUT, VAN VLAENDEREN, Burggraaf Georges VILAIN XIII en LEBON, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

In navolging der Fransche wet van 27 Februari 1912, nu geregeld bij decreet van 22 December 1920, beoogt het wetsontwerp de vervanging van het uitsluitelijk beheer van Bruggen en Wegen door een nieuw organisme genaamd *Dienst voor de Scheepvaart*, alsmede de instelling eener autoriteit die leniger is, sneller werkt en misschien meer in de gunst van het volk valt, en die belast wordt met de exploitatie onzer bevaarbare binnenwaters. De Dienst zou geleid worden door een paritair komiteit van ambtenaars en gebruikers.

De Staat wil aldus eene proefneming wagen en wij kunnen daarmede ten volle onze instemming betuigen.

Het schijnt inderdaad dat de samenwerking van de wetenschap en de praktijk het zekerste bestanddeel uitmaakt van de verwachtingen gegrond op de door de Regeering voorgestelde nieuwigheid. Toegerust met eene ruime zelfstandigheid van handelen waardoor de verantwoordelijkheidszin aangewakkerd wordt, zal de Dienst bij de eenen de spontaanheid der uitvoering en bij de anderen het vertrouwen der medewerking begunstigen.

Men wil geen inbreuk maken op het georganiseerd beheer onzer zeehavens,

zelfs niet het terrein betwisten aan het privaat initiatief, maar wel voorzien in deszelfs ontstentenis. Het gebied van den Dienst strekt zich enkel uit tot de riviervaart, het vervoer langs de binnenwaters en zulks binnen de grenzen van een geleidelijk uit te breiden net, te beginnen met de vaarten tusschen Antwerpen en Luik.

Het komt er op aan een regelmatig verband en een volmaakte verstandhouding te verzekeren tusschen den Dienst en de verschillende aangrenzende autoriteiten en te voorkomen dat er aan deze en gene zijde der vakken uitmondend in de havens en agglomeraties, tegenstellingen inzake de reglementen en wrijvingen nopens de bevelvoering zouden opduiken. Hier heeft uwe Commissie zich afgevraagd wat er, in dit geheel, geworden zal van de Wateringen, en of het niet passen zou hun gehoor te verleen bij den ingestelden Dienst.

Het wetsontwerp komt te gepasten tijde. Het is van dringenden aard.

In 1923 had de belangrijkheid der binnenscheepvaart die van 1913 voorbijgestreefd en sindsdien is zij nog voortdurend toegenomen.

In 1924 wordt 27.5 miljoen ton bereikt tegenover 69.5 miljoen ton vervoer per spoor.

Er valt op te merken dat de rivierhandel voor de drie vierden uit internationaal vervoer bestaat, waarvan het grootste deel langs de Noordergrens gaat, en voor één vierde uit zuiver binnenlandsch verkeer. Dit één vierde bedroeg dus ongeveer 7 miljoen ton. De haven van Antwerpen is erbij betrokken voor 4 1/2 miljoen waren, afgezet binnen een kring met 50 kilometer straal. Het overschot behoort hoofdzakelijk tot de Maas, de kanalen van Luik tot de Nederlandsche grens en de Samber.

In 1925 heeft de tonnemaat die van vóór den oorlog overschreden met 5 t. h. De omgeving van het ingesloten land van Maastricht heeft een buitengewoon belang verkregen door de hoeveelheden kolen, aarde en bouwmaterialen die er verscheept worden. Er werd daar 600,000 ton Noordwaarts, waarvan 350,000 ton naar België, en 385,000 ton Zuidwaarts, waarvan 325,000 ton voor België, verzonden. Dientengevolge ontstond op deze plaats, zooals op menige andere, eene opstopping die slechts op onvoldoende wijze kon verholpen worden door de organen der Administratie, die belemmerd worden door een traditioneel formalisme.

Zulks heeft de Commissie der Groote Werken doen besluiten aan de Regeering voor te stellen de gebruikers der waterwegen te laten deelnemen aan het beheer van het algemeen belang, waarmee hunne bijzondere behoeften zoo nauw verbonden zijn.

« Een andere vaststelling, zegt het vertoog van den heer Woestyn aan de Nationale Commissie, die kan afgeleid worden uit de vergelijking der statistieken, is de werkelijk onbeduidende hoeveelheid erts en produkten der metaalnijverheid waarvoor gebruik gemaakt werd van de kanalen van Antwerpen naar de Maas. »

Er mag verhoopt worden dat de verbetering van het regiem der scheepvaart die te verwachten is wegens de samenwerking van schippers en beheer, niet nalaten zal het handelsverkeer te water

tusschen het groot Luiker nijverheidscentrum en de handelsmetropool aanzienlijk uit te breiden, indien het niet tegengewerkt wordt door eene vijandige financie- of spoorwegpolitiek.

Nu reeds zijn de kanalen te Luik en te Antwerpen belemmerd. Met het oog op den aangroei van het vervoer, is het volstrekt dringend noodig de capaciteit van de huidige vaart te vergrooten, haar voldoende breedte en diepte te geven om schepen van 600 ton te kunnen dragen in al hare secties, in afwachting dat het rechtstreeksch kanaal voor schepen van 1,350 ton voltooid zij.

Het nieuw organisme, waarvan de bevoegdheid omschreven wordt in artikel 4 van het wetsvoorstel, zal dadelijk maatregelen moeten nemen om opstopping te vermijden, de sleepvaart en de versluizing bij nacht en bij dag op rationeele wijze moeten inrichten, moderne sleep- en trekmiddelen moeten voorschrijven nabij die plaatsen waar eene snelle doorvaart vereischt is, de lichters de vertakking van Turnhout doen opvaren indien de vaart van Herenthals overlast is, al maatregelen waarvoor eene autoriteit, met sancties gewapend, noodig is.

Welke zullen die zijn? De tekst vermeldt er geen. Daarop zal men dienen bedacht te zijn.

Wat er ook van zij, het wetsvoorstel zal een merkelijke vooruitgang betekenen door de vereenvoudiging der werkwijze. Niet minder dan vier departementen staan elkaar nu in den weg voor het beheer der waterwegen: Bruggen en Wegen, Domeinen, Zeewezen en Buitenlandsche Zaken (voor de Rijnvaart), en men kent de traagheid waarmee de onderhandelingen tusschen de verschillende besturen gevoerd worden. Deze is onverenigbaar met de oplossing van onvoorziene moeilijkheden terwijl de organische arbeidsverdeeling tusschen de leden van een eenig korps toelaat dadelijk het dringendste te verhelpen.

Artikel 5 van het ontwerp regelt de samenstelling van den Dienst.

Gezien de bestuurder benoemd wordt door den Minister van Openbare Werken alsmede de vijf leden aangewezen tusschen de titularissen van Bruggen en Wegen, zoo zouden — ten einde de verschillende invloeden behoorlijk in evenwicht te brengen — de vijf andere plaatsen dienen voorbehouden te worden aan de gebruikers, en er zou moeten afgezien worden van de toekenning van eene plaats, bij wijze van coöptatie, in den schoot van den Dienst, waar de keuze waarschijnlijk zou bepaald worden door eene meerderheid van ambtenaars. Wil men het initiatief bij den gebruiker aanmoedigen, dan komt het er vooral op aan er de doelmatigheid niet van te verminderen. De rechten van den Staat worden ten volle gewaarborgd door zijn eigen afgevaardigden, door het aanzien van den voorzitter en door de afhankelijkheid van het personeel.

Het spreekt trouwens vanzelf dat de inrichting van den Dienst niet het onfeilbaar geneesmiddel is waarvan alle heil mag verwacht worden. Dergelijk hulpmiddel verhelpt dikwijls niets, daar samenvoeging van verantwoordelijk-

heid meestal uitloopt op collectieve onverantwoordelijkheid. Hoofdzaak is dat ieder bedeed worde met zijn rol en dat elke persoonlijke handeling centraal verbonden worde met eene behendige en waakzame leiding.

Onderhoud en verbetering van den waterweg, zijne technische uitrusting, het gebruik van het materieel, de exploitatie op handelsgebied, de administratieve werking, dit zijn evenveel gebieden waarop de bedrijvigheid zich vruchtbaar ontplooien kan.

Het zal eene vereerende taak zijn voor den Minister van Openbare Werken, wiens onderrichtingen de goede werking van den Dienst moeten verzekeren, de nieuwe baan te vinden en door te trekken waarop, door samenwerking der individueele pogingen, de energie van het gemeenschappelijk toekomstwerk kan vertienvoudigd worden.

De Commissie van Openbare Werken heeft zich eenparig bij het wetsontwerp aangesloten.

De Verslaggever,

H. LEBON.

De Voorzitter,

Baron RUZETTE.