

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1951-1952.

SÉANCE DU 26 FÉVRIER 1952.

Proposition de loi tendant à créer un Fonds spécial et temporaire des voies navigables.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le but du Fonds spécial.

Le régime prévu dans la présente proposition de loi s'applique aux travaux nécessaires à l'adaptation du réseau des voies navigables aux besoins de l'économie générale du pays.

Le principe traditionnel de l'annualité du budget, appliqué aux travaux publics, a des conséquences souvent néfastes.

Les ingénieurs en chef chargés de l'étude des projets ne pourraient la commencer avant de connaître le budget, ses rubriques et le montant des crédits qui y figurent. En effet, si la mise en adjudication des travaux ne suit pas, à brève échéance, la confection des plans, les projets risquent d'être périmés par suite de la modification des lieux, des circonstances économiques ou de l'évolution de la technique.

L'annualité du budget et la durée des discussions parlementaires qui se rapportent à celui-ci font qu'à la fin de chaque année, de multiples adjudications doivent se faire de manière précipitée. Pour se couvrir des aléas qui en résultent, les entrepreneurs se voient, dès lors, obligés de prévoir des prix supérieurs à ceux qu'ils auraient pu consentir après une étude plus fouillée. Des millions se perdent ainsi chaque année.

Dans le cas où il s'agit de travaux de grande envergure et de longue durée, d'autres inconvénients graves viennent s'ajouter à ceux que nous avons signalés.

L'expérience des dernières années, par exemple, a démontré que les travaux de cet ordre se plient mal aux exigences de l'annualité budgétaire.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1951-1952.

VERGADERING VAN 26 FEBRUARI 1952.

Wetsvoorstel tot instelling van een Speciaal en tijdelijk Waterwegenfonds.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Doel van het speciaal Fonds.

Het stelsel door het huidig wetsvoorstel voorzien is van toepassing op de werken nodig voor de aanpassing van de waterwegen aan de behoeften van de algemene economie van het land.

Het traditionele beginsel van de eenjarigheid der begroting heeft, wanneer men het op de openbare werken toepast, dikwijls ongelukkige gevolgen.

De hoofdingenieurs, belast met de studie van de ontwerpen, zouden hun taak niet kunnen aanvangen vooraleer kennis te hebben van de begroting, haar rubrieken en het bedrag van de kredieten die er in vermeld zijn. Immers, indien de aanbesteding van de werken niet spoedig volgt op het maken van de plannen, lopen de ontwerpen gevaar waardeloos te worden ingevolge de wijziging van de plaatselijke gesteldheid, de economische omstandigheden of de evolutie van de techniek.

Wegens de eenjarigheid van de begroting en de duur van de parlementaire besprekingen die er aan gewijd worden, moeten, op het einde van elk jaar, talrijke aanbestedingen overhaastig geschieden. Om zich tegen daaruit voortvloeiende risico's te dekken, zien de ondernemers zich dan ook verplicht hogere prijzen te voorzien dan ze zouden kunnen toestaan na een grondiger studie. Miljoenen gaan elk jaar op die wijze verloren.

Wanneer het werken op grote schaal en van lange duur betreft, komen er nog ernstige bezwaren bij de reeds vermelde.

De ondervinding der jongste jaren, bij voorbeeld, heeft aangetoond, dat dergelijke werken zich slecht aanpassen bij de vereisten van de eenjarigheid der begroting.

La comparaison des investissements pour les années 1948, 1949 et 1950 avec les chiffres du programme décennal des investissements publics pour 1948-1957 (Document n° 116, Session 1947-1948, Chambre des Représentants) montre que les crédits accordés ne représentent qu'une faible partie des crédits nécessaires pour assurer l'exécution de ce programme. Ainsi l'achèvement des programmes d'amélioration de certaines voies navigables se trouve reporté à des dates invraisemblables : 1968 pour le canal Nimy-Blaton; 1976 pour le canal de Charleroi; 1981 pour la Sambre; 1985 pour la Meuse de Namur à Liège; 2003 pour l'ensemble du parcours belge de la Meuse; 2023 pour le canal circulaire autour de Gand.

Il faut trouver le moyen d'assurer l'exécution continue de ces travaux selon un rythme suffisamment rapide, pour qu'ils deviennent rentables, dans un délai normal et pour doter le pays du réseau de voies navigables qui lui est nécessaire au point de vue économique.

L'exécution d'un programme d'ensemble de grands travaux ne peut se faire de façon désordonnée. Trop de précipitation peut compromettre le succès de l'exécution. Par contre, il est le plus souvent indispensable que les phases successives d'une même entreprise et les entreprises successives d'un même programme, se suivent à une cadence régulière. Trop de lenteur a comme première conséquence que les capitaux importants qui sont investis tardent à produire un effet utile. Ensuite, dans bien des cas, la bonne conservation des travaux déjà exécutés est mise en péril par le retard dans l'exécution des phases suivantes.

Il s'ensuit qu'en cette matière, la conception de l'ouvrage ou de l'ensemble d'ouvrages est inséparable d'un plan qui en règle l'exécution dans le temps.

Pareil plan ne peut être conçu si l'on reste dans l'incertitude quant à la disponibilité, en temps voulu, des moyens financiers nécessaires à son exécution.

La création d'un « Fonds spécial et temporaire des voies navigables » évitera ces inconvénients et atteindra ce but tout en sauvegardant le contrôle du pouvoir législatif.

La modernisation du réseau des voies navigables.

Le réseau des voies navigables joue un rôle de premier plan dans l'économie du pays. Alors que l'opinion publique est pleinement consciente de la nécessité impérieuse de sauvegarder les liaisons maritimes, en perfectionnant régulièrement les ports et les voies et canaux maritimes qui y donnent accès, la navigation intérieure est loin d'intéresser au même degré l'ensemble des milieux politiques et économiques du pays.

De vergelijking van de vastleggingen voor de jaren 1948, 1949 en 1950 met de cijfers van het tienjarig programma van openbare vastleggingen voor 1948-1957 (Gedr. St.n° 116, Zitting 1947-1948, Kamer der Volksvertegenwoordigers) toont aan, dat de verleende kredieten slechts een gering gedeelte vertegenwoordigen van hetgeen er vereist is voor de uitvoering van dat programma. Zo komt het dat de voltooiing van programma's tot verbetering van sommige waterwegen naar onwaarschijnlijke data verschoven wordt: 1968 voor de vaart Nimy-Blaton; 1976 voor de vaart van Charleroi; 1981 voor de Sambre; 1985 voor de Maas van Namen tot Luik; 2003 voor de ganse Belgische loop van de Maas; 2023 voor het kanaal rondom Gent.

Het middel dient gevonden om de voortdurende uitvoering van deze werken volgens een voldoende snel rythme te verzekeren, opdat zij binnen een normale termijn renderend zouden worden en om het land te voorzien van het waterwegennet dat in economisch opzicht noodzakelijk is.

De uitvoering van een gezamenlijk plan van grote werken kan niet ongeordend geschieden. Overhaasting kan het succes van de uitvoering in het gedrang brengen. Het is daarentegen meestal noodzakelijk dat de opeenvolgende fasen van eenzelfde onderneming en de opeenvolgende ondernemingen van eenzelfde programma in een regelmatige cadans op elkaar zouden volgen. Gaat men te traag te werk, dan vloeit er in de eerste plaats uit voort dat de belangrijke belegde kapitalen niet snel genoeg vruchten afwerpen. Vervolgens wordt, in vele gevallen, de goede bewaring van de reeds uitgevoerde werken in gevaar gebracht door de vertraging bij de uitvoering der volgende fasen.

Daaruit spruit voort dat, ter zake, het ontwerpen van het werk of van het geheel der werken niet te scheiden valt van een plan dat er de uitvoering van regelt in de tijd.

Dergelijk plan kan niet ontworpen worden indien men in de onzekerheid verkeert betreffende de beschikbaarheid, te gepasten tijde, van de financiële middelen vereist voor de uitvoering ervan.

Het instellen van een « Speciaal en tijdelijk Waterwegenfonds » zal deze nadelen uit de weg ruimen en dit doel bereiken zonder het toezicht van de wetgevende macht te hinderen.

De modernisering van het waterwegennet.

Het net van de waterwegen speelt een eerste-rangsrol in de economie van het land. Daar waar de openbare mening zich ten volle de dringende noodzakelijkheid bewust is de verbindingen met de zee te vrijwaren door geregeld de havens en de zee-waterwegen te verbeteren, wekt de binnenlandse scheepvaart niet in dezelfde mate de belangstelling op van de politieke en economische kringen van het land.

Plusieurs rapports introduits au Congrès 1947 du centenaire de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège (A.I.Lg.) ont mis en évidence le rôle économique important joué par les transports par eau.

On y souligne les avantages suivants :

a) *Bon marché* pour le transport de marchandises pondéreuses de peu de valeur.

La documentation de l'Institut National des Statistiques signale que la batellerie, pendant l'année 1949, a transporté 30.500.000 tonnes métriques représentant un tonnage kilométrique à l'intérieur du pays de 2.600.000.000 Tkm contre, respectivement 60.100.000 tonnes et 5.600.000.000 Tkm pour la S.N.C.B. Les transports intérieurs par la voie d'eau s'élèvent à la moitié du trafic-marchandises du chemin de fer et s'exécutent à des conditions plus favorables que ce dernier.

b) *Trafic international.*

La navigation intérieure rejoint la navigation maritime dans le domaine du trafic international; toutes les deux assurent le maintien et le développement du commerce extérieur du pays.

Au point de vue de la navigation maritime, l'année 1937 fut pour le port d'Anvers une année privilégiée, avec un mouvement de 12.386 navires et un trafic maritime de marchandises de près de 28,5 millions de tonnes. Or, le trafic intérieur et international par bateaux de navigation intérieure (trafic rhénan) du port d'Anvers fut pour cette même année de 18,3 millions de tonnes, soit 64 p. c. de son trafic maritime. Le développement des moyens de transport par voie d'eau douce ne peut, en conséquence, être soumis exclusivement aux règles qu'on édicterait pour les transporteurs dont l'activité s'arrêterait aux frontières nationales.

Dans les années normales d'avant-guerre, la navigation intérieure étendit les deux tiers de son trafic à l'étranger, et augmenta ainsi considérablement son tonnage kilométrique et partant son activité économique. C'est cette caractéristique de la navigation intérieure qui a fait dire au Congrès de Liège : « il est d'importance pour l'avenir de notre industrie et de notre commerce que la coordination de nos moyens de transport soit examinée avec des vues dépassant nos frontières. »

c) *Transbordement.*

Le bateau, engin spacieux, permet l'utilisation d'installations de transbordement puissantes, ayant un grand rendement. Cet avantage est surtout intéressant dans nos ports maritimes et nos grands ports intérieurs. Citons par exemple, qu'au port d'Anvers, la répartition du trafic donna, en 1937, environ 18,3 millions de tonnes à la voie d'eau et 11 millions au rail; or, le port d'Anvers, grâce notam-

Verschillende rapporten welke in 1947 op het eeuwfeestcongres van de Vereniging der Ingenieurs uit de School te Luik (A.I.Lg.) werden voorgedragen, hebben de belangrijke economische rol van het vervoer te water in het licht gesteld.

Op volgende voordelen werd gewezen :

a) *Goedkoop* vervoer voor de zware goederen met geringe waarde.

De documentatie van het Nationaal Instituut voor de Statistiek vermeldt dat de binnenscheepvaart, in de loop van het jaar 1949, 30.500.000 metrieke ton vervoerd heeft, wat een kilometer-tonnemaat *binnen het land* vertegenwoordigt van 2.600.000.000 Tkm tegen respectievelijk 60.100.000 ton en 5.600.000.000 Tkm voor de N.M.B.S. Het binnenvervoer te water bedraagt de helft van het goederenvervoer van de spoorweg en geschiedt in veel gunstiger voowaarden.

b) *Internationaal vervoer.*

Voor het internationaal vervoer vervoegt de binnenvaart zich bij de zeevaart; beide verzekeren ze de instandhouding en de ontwikkeling van 's lands buitenlandse handel.

Op het gebied van de zeevaart, was het jaar 1937 voor de haven van Antwerpen een uitzonderlijk jaar, met 12.386 schepen en een goederenvervoer over zee van bijna 28,5 miljoen ton. Welnu, het binnenslands en internationaal verkeer per binnenschip (Rijnvaart) van de haven van Antwerpen bedroeg over hetzelfde jaar 18,3 miljoen ton, zegge 64 t. h. van de zeevaart. De ontwikkeling van de transportmiddelen over de binnenwateren mag derhalve niet uitsluitend onderworpen worden aan de regelen die men mocht uitvaardigen voor de vervoerders wier activiteit niet over de landsgrenzen reikt.

Gedurende de normale vooroorlogsjaren breidde de binnenvaart twee derde van haar vervoer tot het buitenland uit en verhoogde ze aldus aanzienlijk haar kilometer-tonnemaat en derhalve ook haar economische activiteit. Ingevolge die eigenschap van de binnenvaart, heeft het Congres van Luik gezegd : « Het is van belang voor de toekomst van onze handel en nijverheid dat de coördinatie van onze vervoermiddelen onderzocht wordt met doeleinden die onze grenzen overschrijden. »

c) *Overlading.*

Het schip, dat een groot vervoermiddel is, laat toe krachtige overladingsinstallaties met groot rendement te gebruiken. Dat voordeel is vooral van belang voor onze zeehavens en onze grote binnenshavens. Vermelden wij b.v. dat in de haven van Antwerpen de verdeling van het vervoer, in 1937, voor ongeveer 18,3 miljoen ton over de waterwegen en voor 11 miljoen ton over de spoorweg geschiedde;

ment à la densité du réseau ferré, dispose pourtant de facilités exceptionnelles d'évacuation par le rail.

d) *Souplesse et magasinage.*

Comme avantages mineurs, on pointe la souplesse des transports par eau, les bateaux pouvant se croiser, se dépasser, se diriger dans tous les sens sans être bridés au même degré que les véhicules terrestres et surtout les convois de chemin de fer.

D'autre part, le bateau, véhicule qui s'accommode d'une rotation lente, convient mieux que n'importe quel autre à emmagasiner les marchandises. Les industriels du Hainaut, dans leurs brochures pour le nouveau canal de Charleroi, ont exposé lumineusement les avantages du bateau dans cet ordre d'idées.

e) *Plus-value des terrains bordant les rivières et les canaux.*

Cet avantage qui n'a jamais été chiffré, est réel. Pour s'en rendre compte, il suffit de relever la densité et l'importance des industries qui se sont fixées le long des voies navigables.

Les voies navigables belges ont une longueur approximative de 1.550 km; elles forment un réseau serré quoique moins dense que celui des routes et des voies ferrées.

Aussi, nos voies navigables ont moins besoin d'une extension, mais bien d'appropriation du réseau, sauf dans les relations avec le Rhin.

Le réseau doit être adapté :

1° à un trafic accru depuis la date de construction (canaux) et de canalisation (rivières) remontant, en général, à plus d'un siècle;

2° à l'accroissement de la capacité (tonnage) des bateaux depuis la date de mise en service de ces liaisons;

3° à l'augmentation de la vitesse de croisière des bateaux depuis leur motorisation.

La déficience du réseau actuel réside principalement dans le fait que sa plus grande partie ne permet que la navigation de péniches de 300 tonnes bien souvent à chargement incomplet par manque de mouillage, alors que le réseau principal de Hollande et d'Allemagne est calibré pour bateaux de 1.350 tonnes et plus. En outre, nos voies navigables comptent des rétrécissements nombreux, des courbes trop faibles, des écluses trop nombreuses et vétustes qui allongent ainsi virtuellement le parcours.

in de haven van Antwerpen kan de overlading, dank zij het dichte spoorwegnet, nochtans onder buitengewoon gunstige voorwaarden op de spoorweg geschieden.

d) *Soepelheid en opslag.*

Als mindere voordelen dienen vermeld de soepelheid van het vervoer te water, doordien de schepen elkaar kunnen kruisen en inhalen en zich in alle richtingen voortbewegen zonder in dezelfde mate gehinderd te worden als de wegvoertuigen en vooral als de treinen.

Anderzijds is het schip, doordien het een trage vrachtwisseling toelaat, beter dan gelijk welk ander vervoermiddel geschikt om goederen op de stapelen. De nijveraars van Henegouwen hebben in hun brochures voor het nieuw kanaal van Charleroi de voordelen van het schip op dat gebied schitterend uiteengezet.

e) *Waardevermeerdering der gronden langs de rivieren en kanalen.*

Dit voordeel, hoewel nog nooit becijferd, is nochtans werkelijk. Om zich daarvan rekenschap te geven volstaat het de dichtheid en het belang van de nijverheidsbedrijven langs de waterwegen na te gaan.

De Belgische waterwegen zijn ongeveer 1.550 kilometer lang; zij vormen een dicht net, minder dicht nochtans dan het wegen- en het spoorwegnet.

Ook behoeven onze waterwegen minder uitgebreid dan wel aangepast te worden, behalve wat de verbinding met de Rijn betreft.

Het net dient aangepast :

1° aan een verkeer, dat sinds de datum van aanleg (kanalen) en van canalisation (rivieren), welke over 't algemeen van voor meer dan een eeuw dagtekenen, veel drukker geworden is;

2° aan de opvoering van de inhoudsgrootte (tonnemaat) der schepen sinds de indienstneming van die verbindingswegen;

3° aan de opvoering van de vaarsnelheid der schepen sinds hun uitrusting met motoren.

De gebrekkigheid van het huidig net is hoofdzakelijk te wijten aan het feit dat het voor het grootste gedeelte slechts te gebruiken is door kleine schepen van 300 ton, met veelal onvolledige lading wegens het gemis aan ankerplaatsen, terwijl het hoofdnet van Nederland en Duitsland berekend is op schepen van 1.350 ton en meer. In ons waterwegennet liggen daarenboven talrijke vernauwingen, te scherpe bochten, te veel en oude sluizen, die de afstand aldus virtueel verlengen.

Gabarit à admettre pour la modernisation du réseau.

L'avantage économique du bateau de « grand tonnage » sur celui de 300 tonnes réside dans une diminution du prix de revient du transport de la tonne chargée. Cette diminution est provoquée par la moindre incidence des charges fixes et du coût de la manutention des marchandises, éléments décisifs du calcul du coût total de tout transport. Il n'est pas étonnant que nos voisins se soient arrêtés au gros porteur pour la modernisation de leur réseau fluvial.

Lutte contre les inondations.

L'hiver 1951-1952 vient, par ses inondations qui ont ravagé plusieurs régions du pays, de rappeler douloureusement celles de 1925-1926, particulièrement calamiteuses. Il importe de ne pas retarder outre mesure les travaux qui auront pour effet, on le sait, de diminuer l'ampleur et même de supprimer les inondations, principalement dans les régions d'un niveau économique élevé.

L'exécution du programme d'amélioration du réseau des voies navigables telles que la Sambre, le canal de Bruxelles-Charleroi, les canaux du Borinage (canal Nimy-Blaton-Péronnes), le canal circulaire autour de Gand et le Haut-Escaut, facilitera l'évacuation des têtes de crues sans débordement.

Programme technique envisagé.

Le programme détaillé prévu à l'article 3 de la proposition de loi tend à réaliser :

a) un réseau au gabarit des bateaux de 2.000 tonnes assurant la liaison des ports maritimes, y compris le port de Liège-Monsin, entre eux et avec le Rhin ;

b) un réseau au gabarit des bateaux de 1.350 tonnes assurant la liaison des centres industriels entre eux, avec les ports maritimes et avec le réseau français.

L'effort se porte ainsi sur des voies navigables qui s'intègrent dans un vaste ensemble dont fait partie le canal Albert. Dans cet ensemble, le trafic de navigation intérieure représentait pour l'année 1949 environ 90 p. c. du trafic de la totalité des voies navigables, déduction faite de celui du canal de Terneuzen et de l'Escaut en aval d'Anvers.

Programme financier.

Notre proposition prévoit un effort financier de 1,5 milliard de francs par an. La dissolution du « Fonds spécial et temporaire des voies navigables » étant fixée au 31 décembre 1966, l'effort total serait de 22,5 milliards.

Profiel voor de modernisering van het net.

Het economisch voordeel, dat een schip van « grote tonnemaat » bij een van 300 ton biedt, ligt in de vermindering van de kostprijs van het vervoer per ingeslagen ton. Die vermindering wordt verkregen door de geringere betekenis van de vaste last en van de kosten der goederenbehandeling, gegevens die beslissend zijn voor de berekening van de totale kosten van alle vervoer. Het is niet te verwonderen dat onze burens zich bij de modernisering van hun vaartnet aan het grote vrachtschip gehouden hebben.

Bestrijding der overstromingen.

De winter 1951-1952 heeft zo pas, door zijn overstromingen die verscheidene streken van het land geteisterd hebben, pijnlijk aan die van 1925-1926, welke bijzonder rampspoedig waren, herinnerd. De werken tot vermindering van de omvang der overstromingen en zelfs tot voorkoming daarvan, vooral in de sterk geïndustrialiseerde streken, mogen niet al te lang uitgesteld worden.

De uitvoering van het programma tot verbetering van waterwegen als de Samber, het kanaal Brussel-Charleroi, de kanalen van de Borinage (kanaal Nimy-Blaton-Péronnes), de ringvaart te Gent en de Opper-Schelde zal de afvoer bij hoog water zonder overstroming vergemakkelijken.

Technisch programma.

Het uitvoerige programma in artikel 3 van het voorstel is gericht op verwezenlijking van :

a) een net voor schepen van 2.000 ton ter verbinding van de zeehavens onderling en met de Rijn, de haven Luik-Monsin inbegrepen ;

b) een net voor schepen van 1.350 ton ter verbinding van de nijverheidscentra onderling, met de zeehavens en met het Franse net.

Het gaat dus om waterwegen die een ruim geheel vormen waartoe ook het Albertkanaal behoort. In dit geheel bedroeg de binnenvaart voor 1949 circa 90 t. h. van het verkeer op al de binnenwateren, met uitzondering van het kanaal van Terneuzen en de Schelde stroomafwaarts Antwerpen.

Financieel programma.

Ons voorstel voorziet in een jaarlijkse financiële inspanning van 1,5 milliard frank. De ontbinding van het « Speciaal en tijdelijk Waterwegenfonds » gesteld zijnde op 31 December 1966, zou de totale inspanning 22,5 milliard bedragen.

L'institution du « Fonds spécial et temporaire des voies navigables » ne préjudiciera pas à l'aménagement des parties du réseau des voies navigables non visées dans la loi créant le « Fonds spécial ».

La cadence actuelle d'exécution de ces derniers travaux sera maintenue et même accélérée. L'aménagement de cette partie du réseau pourra se poursuivre selon le processus budgétaire habituel.

La création d'un « Fonds spécial » marquera la volonté du Gouvernement et des Chambres d'entreprendre un effort énergique et coordonné pour doter le pays d'un réseau moderne de voies navigables et porter son équipement économique au niveau des besoins actuels. Cet effort s'impose. Bien qu'ils utilisent un réseau de voies navigables souvent vétustes et étriquées — les canaux houillers et ceux du Borinage datent de plus d'un siècle — les transports par voie d'eau ont démontré leur vitalité, leur efficacité et leur possibilité d'avenir. D'autres pays l'ont compris avant nous; il nous suffit de regarder l'effort considérable et soutenu qu'ont produit les Etats-Unis, l'Allemagne et les Pays-Bas, pour mesurer notre retard. La mise en application prochaine du plan Schuman impose à la Belgique de s'attacher à résoudre le problème dans les délais les plus brefs. L'exemple nous est donné par la France et l'Allemagne dont on connaît les projets de canalisation de la Moselle et les liaisons modernes entre l'Europe Occidentale et le bassin du Danube.

Ce n'est pas la première fois que le législateur crée un Fonds spécial des grands travaux pour marquer sa volonté de faire une œuvre grandiose et durable. La présente proposition de loi s'inspire de la loi du 24 avril 1928. L'exposé des motifs de cette dernière justifie la constitutionnalité du procédé; les résultats magnifiques qui ont été obtenus par cette méthode en justifient l'opportunité.

A. BUISSET.

De instelling van het « Speciaal en tijdelijk Waterwegenfonds » zal geen afbreuk doen aan de geschiktmaking van de gedeelten van het waterwegennet, die in de wet tot instelling van het « Speciaal fonds » niet beoogd worden.

Het tempo van uitvoering dezer werken zal gehandhaafd worden en zelfs bespoedigd. De geschiktmaking van dat gedeelte van het net zal volgens de gewone begrotingsprocessus verlopen.

De instelling van een « Speciaal Fonds » zal doen blijken van de wil der Regering en der Kamers om een krachtadige en wel geordende inspanning te doen, om een modern waterwegennet te scheppen en de economische uitrusting van het land op het peil van de tegenwoordige behoeften te brengen. Deze inspanning is noodzakelijk. Hoewel de binnenvaart slechts beschikt over een net van vaak zeer oude en onsamenvangende waterwegen — de kolenafvoerkanalen en de kanalen van de Borinage zijn ruim een eeuw oud — hebben zij toch hun levensvatbaarheid, hun doelmatigheid en hun toekomstmogelijkheden bewezen. Andere landen zagen dit vroeger in dan wij; wij behoeven slechts de blik te richten op de aanzienlijke en volgehouden inspanning van de Verenigde Staten, Duitsland en Nederland om onze achterstand te overzien. Nu het Schumanplan binnenkort in toepassing zal komen, moet ons land er naar streven dit vraagstuk binnen de kortst mogelijke tijd op te lossen. Laten wij een voorbeeld nemen aan Frankrijk en Duitsland, waar kanalisatie-ontwerpen gereed zijn voor de Moezel en voor een moderne verbinding tussen West-Europa en het Donaubekken.

Het is niet de eerste maal dat de wetgever een bijzonder fonds voor grote werken tot stand brengt, om zijn wil te betuigen groots en duurzaam werk te maken. Onderhavig wetsvoorstel beroept zich op de wet van 24 April 1928. De memorie van toelichting dier wet verantwoordt de grondwettelijkheid van het stelsel; de prachtige uitslagen door die methode verkregen wettigen er de doelmatigheid van.

Proposition de loi tendant à créer un Fonds spécial et temporaire des voies navigables.

ARTICLE PREMIER.

Un « Fonds spécial et temporaire des voies navigables » est institué pour couvrir les dépenses afférentes aux travaux énumérés à l'article 3 de la présente loi.

Ce « Fonds » sera dissous le 31 décembre 1966, à moins qu'un arrêté royal ne prolonge sa durée.

ART. 2.

Le « Fonds spécial et temporaire des voies navigables » est géré par le Ministre des Travaux Publics.

ART. 3.

Seront effectués à charge du « Fonds spécial et temporaire des voies navigables », les travaux énumérés ci-après, ainsi que les expropriations auxquelles ils pourront donner lieu :

1° la mise de la liaison Côte-Bruges-Gand-Anvers au gabarit des bateaux de 2.000 tonnes, y compris la construction des canaux circulaires autour de Bruges et de Gand;

2° l'achèvement du canal de la Nèthe pour bateaux de 2.000 tonnes;

3° l'achèvement de la canalisation de la Meuse et de la Sambre, entre Charleroi et Liège, pour bateaux de 1.350 tonnes;

4° l'achèvement de la modernisation du canal de Charleroi à Bruxelles pour bateaux de 1.350 tonnes;

5° l'achèvement du canal Nimy-Blaton-Péronnes pour bateaux de 1.350 tonnes;

6° la modernisation du canal du Centre et le contournement des ascenseurs jusqu'à Seneffe pour bateaux de 1.350 tonnes;

7° l'achèvement des travaux de canalisation du Haut-Escaut pour bateaux de 1.350 tonnes, y compris la construction de la partie belge du canal Tournai-Lille;

8° les liaisons par eau entre l'Escaut, la Meuse et leurs ports, d'une part, et le Rhin, d'autre part.

ART. 4.

Le « Fonds spécial et temporaire des voies navigables » dispose d'une dotation annuelle de 1,5 milliard de francs, inscrite au budget extraordinaire.

Cette dotation est mise à la disposition du « Fonds » par virement à un article spécial qui sera inscrit au budget pour ordre de chacun des exercices

Wetsvoorstel tot instelling van een Speciaal en tijdelijk Waterwegenfonds.

EERSTE ARTIKEL.

Er wordt een « Speciaal en tijdelijk Waterwegenfonds » ingesteld tot dekking van de uitgaven, verbonden aan de in artikel 3 van deze wet genoemde werken.

Dit « Fonds » wordt ontbonden op 31 December 1966, tenzij het bij koninklijk besluit verlengd wordt.

ART. 2.

Het « Speciaal en tijdelijk Waterwegenfonds » wordt beheerd door de Minister van Openbare Werken.

ART. 3.

Worden ten laste van het « Speciaal en tijdelijk Waterwegenfonds » uitgevoerd, de hierna opgesomde werken, alsmede de onteigeningen, waartoe deze werken aanleiding mochten geven :

1° op profiel brengen van de verbinding Kust-Brugge-Gent-Antwerpen, voor schepen van 2.000 ton, met inbegrip van de aanleg van een ringvaart te Brugge en te Gent;

2° voltooiing van het Nethe-kanaal voor schepen van 2.000 ton;

3° voltooiing van de kanalisatie van de Maas en de Sambre tussen Charleroi en Luik voor schepen van 1.350 ton;

4° voltooiing van de modernisering van het kanaal Brussel-Charleroi voor schepen van 1.350 ton;

5° voltooiing van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes voor schepen van 1.350 ton;

6° modernisering van het Centrumkanaal en omleiding van de hefinrichtingen tot Seneffe voor schepen van 1.350 ton;

7° voltooiing van de kanalisatiewerken van de Opper-Schelde voor schepen van 1.350 ton, met inbegrip van het Belgisch gedeelte van het kanaal Doornik-Rijsel;

8° de verbindingen te water tussen de Schelde, de Maas en hun havens eensdeels en de Rijn anderdeels.

ART. 4.

Het « Speciaal en tijdelijk Waterwegenfonds » beschikt over een jaarlijkse dotatie van 1,5 milliard frank, uitgetrokken op de buitengewone begroting.

Deze dotatie wordt ter beschikking van het « Fonds » gesteld door overschrijving op een speciaal artikel van de begroting voor Orde voor elk van de

1952 à 1966 et sur le montant duquel seront imputées les dépenses afférentes aux travaux et expropriations visés à l'article 3.

ART. 5.

Chaque année, le Gouvernement rendra compte aux Chambres de l'emploi du « Fonds spécial » institué par la présente loi.

A. BUISSERET.
P. WARNANT.
E. COULONVAUX.
A. MARIEN.

dienstjaren 1952 tot 1966, waarop de uitgaven voor de in artikel 3 bedoelde werken en onteigeningen worden aangerekend.

ART. 5.

Telkenjare geeft de Regering aan de Kamers rekenschap van de aanwending van het bij deze wet ingestelde « Speciaal Fonds ».