

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1957-1958.

VERGADERING VAN 4 MAART 1958.

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 5 Juli 1956, welke wet de begroting van de Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1956 wijzigt met het oog op het uitvoeren in de Haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen van nationaal belang.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Suez-krisis heeft over de gehele wereld de bouw van grote tankschepen gestimuleerd; supertankers met een draagvermogen van 80.000 t dw en zelfs 100.000 t dw komen in de vaart of staan op stapel, en voorlopig schijnt het grensdragvermogen voor deze schepen nog niet bereikt te zijn.

Het verslag van 1957 over de « World Petroleum Tanker Construction » dat werd opgemaakt door « The National Petroleum Council » in Washington publiceert volgende lijst van tankers die op 1 Januari 1957 op stapel stonden of waarvan de bouw kon worden voorzien.

Dwt klasse	Aantal
6.000/16.000	37
16.001/20.000	297
20.001/30.000	130
30.001/40.000	323
40.001/50.000	220
50.001/60.000	9
meer dan 60.000.	63

Deze tabel toont evenwel aan dat het aantal supertankers vooralsnog beperkt zal zijn. Dat is trouwens normaal vermits de vaart met deze schepen

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1957-1958.

SÉANCE DU 4 MARS 1958.

Projet de loi portant modification de la loi du 5 juillet 1956, modifiant le budget des Recettes et Dépenses Extraordinaires de l'exercice 1956 en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt général au Port d'Anvers.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La crise de Suez a accentué, dans le monde entier, la tendance à la construction de grands pétroliers; des superpétroliers d'un tonnage de 80.000 t dw et même de 100.000 t dw sont mis en ligne ou sont en chantier et il semble, actuellement, que le tonnage limite de ces navires n'ait pas encore été atteint.

Dans son rapport de 1957 sur la « World Petroleum Tanker Construction », le « National Petroleum Council », de Washington, publie la liste suivante des pétroliers qui étaient en chantier au 1^{er} janvier 1957 ou dont la construction pouvait être prévue à ce moment :

Classe t dw	Nombre
6.000/16.000	37
16.001/20.000	297
20.001/30.000	130
30.001/40.000	323
40.001/50.000	220
50.001/60.000	9
plus de 60.000	63

Cependant, il ressort de ce tableau que le nombre de superpétroliers restera provisoirement limité. C'est d'ailleurs là chose normale, puisque l'exploita-

slechts renderend kan zijn voor bepaalde trajekten met aangepaste eind-, los- en laadplaatsen.

Verscheidene experten zijn ook de mening toegedaan dat in de komende jaren de schepen van de klasse 40 001/50 000 t dw zeer gunstige exploitatiemogelijkheden zullen bieden, en derhalve in stijgend aantal zullen gebouwd worden.

De evolutie in de scheepsbouw heeft de concurrentiestrijd tussen de wereldhavens aangewakkerd. Het nationaal belang vergt dat ook de Haven van Antwerpen in deze strijd haar plaats kan verdedigen.

Door de wet van 5 Juli 1956 wordt een programma van d i n g e n d e werken voor uitbreiding der aanlegplaatsen, industrieterreinen en uitrusting van de Haven van Antwerpen verzeke d. Het graven van de kanaaldokken B1 en B2 zet de havenuitbreiding voort in noordwaartse richting doch zulks geschiedt volledig buiten de bedding der Schelde zodat de verlanding van Antwerpen met de zee nog steeds afhankelijk blijft van de bevaarbaarheid der rivier tot voor de Boudewijnslus.

De Regering heeft de evolutie in de scheepsbouw van n a l i j n a g e g a a n en aan de Minister van Openbare Werken en Wederopbouw opdracht gegeven, de studies en proeven in laboratorium, die nodig zijn om te onderzoeken in welke voorwaarden schepen met grote diepgang de Haven van Antwerpen zouden kunnen bereiken, zo vlug mogelijk tot een goed einde te brengen. Die studies zullen gevolgd worden door de technici van Antwerpen, Gent en Brugge.

Reeds nu kan echter worden gezegd dat, zonder al te grote kosten de vaart met schepen met een draarvermogen van 40 000 t dw à 50.000 t dw op de Schelde tot aan Fort Frederic kan verzeke d worden. Het is dan ook aangewezen dat deze schepen, zowel petroleumtankers als andere vrachtschepen, van op de Schelde toegang verkrijgen tot de nieuwe haveninstellingen langs een, in het noorden der provincie Antwerpen, te bouwen zee-slus.

Het h i e r t o v e n g e n o e m d e bouwprogramma der schepen laat voorzien dat over weinige jaren grote schepen normaal in de vaart zullen zijn en dat de aanpassing binnen korte tijd dus een levenskwes-tie wordt voor de zeehavens.

Vermits voor een nieuwe sluis een bouw-tijd van vier jaar kan voorzien worden en daarbij twee jaren moeten gevoegd voor de studie, is het duidelijk dat een d i n g e n d e beslissing zich opdringt.

De Regering acht het derhalve nodig de wet van 5 Juli 1956 aan te vullen met de werken voor het bouwen van een zeeslus met toegangsgeulen, zonder dat het voorsz. tijdperk van tien jaren daardoor gewijzigd wordt.

Een commissie, waarin alle belanghebbende zullen vertegenwoordigd zijn, zal de juiste plaats en de afmetingen der sluis en hare voorhaven bepalen, mits inachtneming van technische, waterloopkundige en nautische overwegingen.

tion de ces navires ne peut être rentable que sur des parcours déterminés présentant des ports de destination et des lieux de déchargement et de chargement appropriés.

Aussi, maints experts estiment-ils que les navires de la classe de 40.001/50.000 t dw offriront des possibilités d'exploitation très favorables dans les années à venir et que de ce fait, il en sera construit de plus en plus.

L'évolution qui se manifeste dans le domaine des constructions navales a donné un renouveau de vigueur à la concurrence entre les ports mondiaux. L'intérêt national exige que le port d'Anvers soit en mesure de défendre ses positions dans cette lutte.

La loi du 5 juillet 1956 assure l'exécution d'un programme de travaux urgents visant à l'extension des quais d'accostage et des terrains industriels, et à l'amélioration de l'équipement du port d'Anvers. Par le creusement des bassins B1 et B2, le port continue à s'étendre vers le nord, mais en dehors du lit de l'Escaut, de sorte que la liaison d'Anvers avec la mer reste tributaire de la navigabilité du fleuve jusqu'à hauteur de l'écluse Baudouin.

Le Gouvernement a suivi de près l'évolution de l'industrie des constructions navales et a chargé le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction de mener à bien dans le plus bref délai possible les études et les essais de laboratoire qui sont indispensables pour définir les conditions à réaliser pour que les navires à grand tirant d'eau puissent accéder au port d'Anvers. Ces études seront suivies par les techniciens d'Anvers, de Gand et de Bruges.

Cependant, on peut affirmer dès maintenant que la navigation des navires d'un tonnage de 40.000 à 50.000 t dw pourra être assurée sur l'Escaut jusqu'à Fort Frédéric sans dépenses exagérées. Il est dès lors tout indiqué de ménager à ces navires pétroliers et autres cargos, la possibilité d'accéder de l'Escaut, aux nouvelles installations portuaires en construisant une écluse maritime dans le nord de la province d'Anvers.

Si l'on se réfère au programme de construction navales cité ci-dessus, on peut s'attendre à ce que de grands navires soient normalement en ligne d'ici quelques années et que l'adaptation à ces nouvelles conditions devienne sous peu pour les ports de mer, une question de vie ou de mort.

Etant donné que la construction d'une nouvelle écluse prend environ quatre ans, et qu'il faut prévoir en outre deux ans pour les études, il est évident qu'une décision urgente s'impose.

En conséquence, le Gouvernement estime indispensable de compléter la loi du 5 juillet 1956 en prévoyant la construction d'une écluse maritime avec chenaux d'accès, sans modifier la période de dix ans initialement fixée.

Une commission au sein de laquelle toutes les parties intéressées seront représentées déterminera l'emplacement exact et les dimensions de l'écluse et de son avant-port, en se basant sur des considérations techniques, hydrauliques et nautiques.

De nieuwe sluis met haar toegangsgeulen zal 100 % gefinancierd worden door de Staat. Er zij aan herinnerd dat de in de wet van 5 Juli 1956 voorziene jaarlijkse vastleggingskredieten minimale kredieten zijn.

Het aldus aangevuld programma vergroot de mogelijkheden van de Haven van Antwerpen als petroleumhaven en ertsaanvoerhaven.

Zo worden ruimere vooruitzichten geopend voor de industriëlen uit binnen- en buitenland die, van nu af, hun plannen voor de onmiddellijke toekomst kunnen coördineren. Het programma zal steeds kunnen aangepast worden aan de tijdsnoodwendigheden.

De Minister van Financiën,

La construction de la nouvelle écluse et de ses chenaux d'accès sera financée par l'Etat à 100 %. Il convient de rappeler à ce propos que les crédits d'engagements annuels prévus par la loi du 5 juillet 1956 sont des minima.

Le programme ainsi complété augmente les possibilités du port d'Anvers comme port pétrolier et comme port d'importation de minerais.

Des perspectives plus larges sont ainsi ouvertes aux industriels du pays et de l'étranger qui peuvent, dès maintenant, coordonner leurs projets à court terme. Il sera toujours possible d'adapter le programme aux nécessités du moment.

Le Ministre des Finances,

H. LIEBAERT.

*De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw,*

*Le Ministre des Travaux Publics
et de la Reconstruction,*

O. VANAUDENHOVE.

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 5 Juli 1956, welke wet de begroting van de Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1956 wijzigt met het oog op het uitvoeren in de Haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen van nationaal belang.

BOUDEWIJN,
KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw en op in Raad overlegd advies van Onze Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw zijn gelast in onze Naam bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

EERSTE ARTIKEL

De volgende bepaling wordt tussen alinea 2 en alinea 3 in artikel 1 van de wet van 5 Juli 1956 ingelast :

« Bouwen van een zeesluis met haar toegangsgeulen, in het noorden van de provincie Antwerpen. »

ART. 2.

De rangorde der werken, bepaald in artikel 2 van de wet van 5 Juli 1956 kan gewijzigd worden bij koninklijk besluit dat in de Ministerraad is overlegd.

ART. 3.

Het aandeel van de Staat, volgens artikel 3 van de wet van 5 Juli 1956 op 3 500 000 000 frank geraamd, wordt op 4.400 000.000 frank gebracht.

ART. 4.

De volgens artikel 4 van de wet van 5 Juli 1956 uit te trekken minimale jaarlijkse vastleggingskredieten worden, om rekening te houden met het bepaalde in de artikelen 2 en 3 van de onderhavige wet, voor de jaren 1959, 1960 en 1961 gewijzigd als volgt :

Projet de loi portant modification de la loi du 5 juillet 1956, modifiant le budget des Recettes et Dépenses Extraordinaires de l'exercice 1956 en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt général au Port d'Anvers.

BAUDOUIN,
ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances et Notre Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La disposition suivante est insérée entre l'alinéa 2 et l'alinéa 3 de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1956 :

« Construction dans le nord de la province d'Anvers, d'une écluse maritime et de ses chenaux d'accès. »

ART. 2.

L'ordre d'exécution des travaux stipulé à l'article 2 de la loi du 5 juillet 1956 peut être modifié par arrêté royal, après délibération du Conseil des Ministres.

ART. 3.

La participation de l'Etat, évaluée à 3.500.000.000 de francs à l'article 3 de la loi du 5 juillet 1956, est portée à 4.400.000.000 de francs.

ART. 4.

Les crédits d'engagement minima à prévoir chaque année en vertu de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1956 sont modifiés comme suit pour les années 1959, 1960, et 1961, pour tenir compte des dispositions des articles 2 et 3 de la présente loi

Jaar. — Année	1959	1960	1961
Vastleggingskredieten (in miljoenen frank). — Crédits d'engagement (en millions de francs)	700	700	700

ART. 5.

De lijst van de onderbouwwerken, opgegeven in artikel 5 van de wet van 5 Juli 1956, wordt aangevuld met de woorden :

« Bouwen van een zeesluis en haar toegangsgeulen. »

ART. 6.

In de wet van 5 Juli 1956 wordt een artikel *6bis* ingelast dat luidt als volgt :

« *Artikel 6bis.* — De bovenbouwwerken, vermeld in artikel 6 van deze wet, die een eenheid vormen met de te bouwen zeesluis, worden door de Staat en op zijn kosten uitgevoerd. »

ART. 7.

De overeenkomst tussen de Staat en de Stad Antwerpen, waarvan spraak is in artikel 7 van de wet van 5 Juli 1956, wordt aan de onderhavige wet aangepast.

Gegeven te Brussel, 25 Februari 1958.

ART. 5.

La liste des travaux d'infrastructure figurant à l'article 5 de la loi du 5 juillet 1956 est complétée par les mots :

« Construction d'une écluse maritime et de ses chenaux d'accès. »

ART. 6.

Il est inséré dans la loi du 5 juillet 1956, un article *6bis* conçu comme suit :

« *Article 6bis.* — Les travaux de superstructure mentionnés à l'article 6 de la présente loi et qui forment un tout avec l'écluse maritime à construire, sont exécutés par l'Etat et à ses frais. »

ART. 7.

La convention entre l'Etat et la ville d'Anvers, dont il est question à l'article 7 de la loi du 5 juillet 1956, sera adaptée à la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 25 février 1958.

BAUDOUIN.

Van Koningswege :

De Minister van Financiën,

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

H. LIEBAERT.

*De Minister van Openbare Werken en
Wederopbouw,*

*Le Ministre des Travaux Publics et de la
la Reconstruction,*

O. VANAUDENHOVE.