

Chambre des Représentants

SESSION 1955-1956.

28 JUIN 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.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La presque totalité de la grosse industrie du pays est établie le long des principales voies navigables. Même les industries moyennes recherchent la présence de la voie d'eau.

Les voies navigables conviennent en effet tout particulièrement pour le transport des matières pondéreuses en vrac utilisées en quantités croissantes et provenant soit d'outre mer, soit des pays limitrophes, soit du pays même. Quantités de produits sont également exportés par voie d'eau.

Au fur et à mesure du développement industriel du pays, l'importance de la voie d'eau ne cesse de croître. Le tableau suivant, qui compare le mouvement du transport des marchandises par rail à celui de la voie d'eau, le montre clairement.

(1)

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1955-1956.

28 JUNI 1956.

ONTWERP VAN WET

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.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

In ons land is de zware industrie nagenoeg geheel langs de grote waterwegen gevestigd. Ook de middelzware industrie zoekt de waterweg op.

Immers, de scheepvaartwegen zijn heel bijzonder geschikt voor het vervoer van zware goederen in bulk, die in steeds grotere hoeveelheden worden gebruikt en herkomstig zijn hetzij uit overzee, hetzij uit de naburige landen, hetzij uit het eigen land. Talrijke producten worden via de waterweg ook uitgevoerd.

Naar gelang 's lands nijverheid zich verder ontwikkelt, stijgt ook het belang van de waterweg. Zulks blijkt duidelijk uit de onderstaande tabel, waarin een vergelijking wordt gemaakt tussen de ontwikkeling van het goederentransport per spoor en te water.

Trafic des marchandises.		Goederenverkeer.		
ANNÉES — J A R E N	En millions de tonnes In miljoenen ton		En millions de tonnes-kilomètres (*) In miljoenen ton-kilometer	
	Rail — Spoor	Voie d'eau — Waterweg	Rail — Spoor	Voie d'eau — Waterweg
1913	61,4	29,9	5 780	1 636
1938	62,9	—	5 496	2 939
1947	60,1	23,2	5 868	2 020
1951	71,9	41,6	6 628	3 474
1952	66,0	39,5	6 078	3 389
1953	61,8	46,9	5 742	3 928
1954	61,2	51,0	5 639	4 116

(*) tkm : « tonne-kilomètre » : produit du nombre de tonnes de marchandises transportées par le nombre de kilomètres parcourus.

La décomposition du trafic par voie d'eau en trafic national et en trafic international (1) montre toute l'importance des voies d'eau, qui assurent la liaison des centres industriels soit avec les ports maritimes, soit avec les réseaux des pays limitrophes.

(*) tkm : « ton-kilometer » : product van het aantal vervoerde ton en het aantal afgelegde kilometers.

De splitsing van het verkeer te water in verkeer binnenslands en in internationaal verkeer (1) toont aan, welk het belang is van de waterwegen, die de industrie centra verbinden hetzij met de zeehavens, hetzij met de waterwegennetten van de nabuurlanden.

Trafic par voie d'eau en %.		Verkeer te water in %.	
ANNÉES — J A R E N	Trafic national — Verkeer binnenslands	Trafic international — Internationaal verkeer	
1938	34,0	46,0	
1949	51,1	48,9	
1950	47,6	52,4	
1951	45,2	54,8	
1952	43,3	56,7	
1953	45,5	54,5	
1954	41,0	59,0	

Les tableaux ci-après donnent, tant pour la voie maritime que pour les voies de communication par terre, les importations et exportations belges.

In de hiernavolgende tabellen wordt, zowel voor de waterwegen als voor de landwegen, de Belgische in- en uitvoer gegeven.

Importations belges.		Belgische invoer.				
ANNÉES	En millions de tonnes In miljoenen ton	En % — In %				
JAREN	Tonnage total Totale tonnage	Par mer Over zee	Par voie d'eau Over de binnenwateren	Par chemin de fer Per spoor	Par route Over de weg	Divers Diversen
1938	31,4	34,7	23,2	—	—	—
1949	27,7	34,6	18,4	33,3	9,8	3,9
1950	30,0	29,7	24,1	31,8	10,1	4,3
1951	38,6	32,7	23,5	29,3	10,9	3,6
1952	38,9	33,4	24,9	26,9	11,7	3,1
1953	39,6	31,4	25,7	27,4	12,8	2,7
1954	44,2	30,7	26,7	29,5	11,0	2,1

(1) Le trafic international comprend le trafic des marchandises exportées, importées et en transit.

(1) Het internationaal verkeer omvat de uitgevoerde, ingevoerde evenals de doorgevoerde goederen.

Exportations belges.

Belgische uitvoer.

ANNÉES JAREN	En millions de tonnes In miljoenen ton	En % — In %				
	Tonnage total Totale tonnage	Par mer Over zee	Par voie d'eau Over de binnenwateren	Par chemin de fer Per spoor	Par route Over de weg	Divers Diverseën
1938	21,9	34,7	34,7	—	—	—
1949	14,9	46,8	25,9	26,0	1,3	0
1950	16,5	48,6	29,1	20,0	2,3	0
1951	20,5	50,8	26,2	20,4	2,6	0
1952	20,4	46,4	29,1	21,9	2,5	0
1953	24,8	44,6	33,0	19,6	2,8	0
1954	25,5	40,5	37,1	18,2	4,2	0

Ces deux tableaux font apparaître que depuis 1949 seul le tonnage importé et exporté par voie d'eau et par route est en progression.

Or, la majeure partie de ce trafic par voie d'eau intéresse les Pays-Bas et l'Allemagne, dont le réseau principal est au gabarit des 1 350 tonnes ou plus.

Ceci montre l'intérêt d'harmoniser le réseau belge avec ceux qui l'alimentent.

Une telle harmonisation s'impose d'autant plus impérieusement que le Traité qui institue la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, reconnaissant notamment la nécessité d'appliquer, à l'intérieur du marché commun, des tarifs de transport du charbon et de l'acier de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables (art. 70) met notre pays devant l'inéluctable nécessité de disposer d'armes égales dans le domaine des transports à celles de ses associés dans la lutte économique sur le marché commun.

La récente résolution de Messine (1^{re} et 2 juin 1955) tendant à une intégration plus poussée des six pays intéressés, ne fait qu'accentuer cette nécessité.

L'industrie lourde du Hainaut et du bassin de Liège ne restera viable que si les matières premières peuvent y être apportées à bon compte.

Un réseau de voies navigables entièrement modernisées répond à cet objectif.

Consentir les investissements nécessaires à cette fin est la condition *sine qua non* du maintien de la prospérité du pays.

Ces investissements sont-ils rentables? La meilleure réponse est fournie par le canal Albert (1).

L'utilité de ce canal ne peut être mieux mise en évidence que par l'examen de l'évolution du trafic entre Liège et Anvers. Cette évolution est nettement plus rapide que celle de l'ensemble du réseau navigable belge.

Uit die twee tabellen blijkt dat sedert 1949 enkel de over de waterwegen en wegen in- en uitgevoerde tonnage in stijgende lijn gaat.

Welnu, het grootste deel van dat verkeer over de binnenwateren heeft betrekking op Nederland en Duitsland, waar de voornaamste waterwegen bevaarbaar zijn voor schepen van 1 350 ton of meer.

Wij hebben er dus groot belang bij, ons waterwegennet in overeenstemming te brengen met die waardoor het wordt gevoed.

Een dergelijke aanpassing is des te meer geboden omdat het Verdrag houdende instelling van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, waarbij onder meer de noodzakelijkheid wordt erkend, binnen de gemeenschappelijke markt zodanig transporttarieven voor kolen en staal toe te passen, dat vergelijkbare prijsvoorwaarden kunnen worden aangeboden aan de gebruikers die in vergelijkbare omstandigheden verkeren (art. 70), ons land dwingt om inzake transport over gelijke wapenen als zijn medeleden te beschikken voor het voeren van de economische strijd op de gemeenschappelijke markt.

Die noodzaak wordt nog verscherpt door de onlangs (1 en 2 juni 1955) te Messina aangenomen resolutie waarbij een nog verder gedreven integratie van de zes betrokken landen wordt voorgesteld.

De zware industrie van Henegouwen en van het Luikse bekken zal slechts in het leven blijven zo de grondstoffen tegen goedkope prijs ter plaatse kunnen worden aangevoerd.

Aan die voorwaarde kan worden voldaan door een volledig gemoderniseerd waterwegennet.

Het toestaan van de daartoe noodzakelijke beleggingen is de *conditio sine qua non* voor de handhaving van 's lands welvaart.

Zijn die beleggingen rendabel? Het Albertkanaal geeft ons daarop het beste antwoord (1).

Het nut van dat kanaal kan niet beter in het licht worden gesteld dan door een onderzoek van de evolutie van het verkeer tussen Luik en Antwerpen. Vergeleken met de evolutie voor het gezamenlijk Belgische waterwegennet, verloopt die voor het Albertkanaal aanmerkelijk sneller.

(1) A. DELMER, La valeur économique d'une grande voie navigable : le canal Albert (*Annales des Travaux publics*, 1952, 5^e fasc.).

(1) A. DELMER, La valeur économique d'une grande voie navigable : le canal Albert (*Tijdschrift der Openbare werken*, 1952, 5^e afl.).

Trafic (en millions de tkm).		Verkeer (in miljoenen tkm).	
ANNÉES J A R E N	Canal Albert Albertkanaal	Ensemble du réseau navigable Geheel het waterwegennet	Chemin de fer Spoorweg
1913 (*)	339	1 636	5 780
1938 (*)	690	2 939	5 496
1947	487	2 020	5 868
1951	990	3 474	6 628
1952	1 034	3 389	6 078
1953	1 135	3 928	5 742
1954	1 167	4 116	5 639

(*) Trafic sur les canaux de Liège à Anvers, le canal Albert n'existant pas.

Le volume du trafic est passé de 339 millions de tkm en 1913 à environ 1 milliard de tkm en 1951 et son pourcentage par rapport au trafic de l'ensemble du réseau navigable est passé dans le même temps de 20,7 à 28,5 %.

Ce progrès de la voie d'eau ne constitue pas la manifestation pure et simple d'un développement général des transports dans le pays.

En effet, le coefficient de majoration du trafic par eau sur l'ensemble du réseau navigable entre les années 1913 et 1951 est de $3\,474 : 1\,636 = 2,1$ contre $990 : 339 = 2,9$ pour la liaison Liège-Anvers, tandis que celui du trafic général par voie ferrée dans le même intervalle est de $6\,628 : 5\,780 = 1,14$.

L'augmentation remarquable du trafic par eau entre Liège et Anvers est due à la diminution du fret, ainsi qu'à l'accroissement de la rapidité et de la régularité du transport.

L'Etat a dépensé à la construction du canal Albert la somme de 2 041 millions de francs. La charge annuelle qu'il doit supporter de nos jours en suite de cette dépense représente, en tenant compte des intérêts et amortissements, une somme de 106,5 millions de francs.

Quant aux dépenses d'entretien et d'exploitation, elles sont sensiblement compensées par les droits de navigation.

Sur la base du trafic de l'année 1951, l'avantage que procure le canal Albert à ceux dont il transporte les marchandises peut être évalué à 235 millions de francs.

Cette somme, qui dépasse largement les charges financières résultant de la construction du canal Albert, augmentera d'année en année en fonction de l'accroissement du trafic.

Cet exemple d'une réalisation grandiose et récente démontre d'une manière péremptoire combien les investissements qui y ont été consentis l'ont été à bon escient. Ce ne sont d'ailleurs pas là les seuls résultats que la construction du canal Albert a permis d'obtenir, mais leur description sortirait du cadre de cet exposé (mise en valeur des bassins de la Campine, accroissement de l'activité des industries existantes et création d'activités nouvelles, augmentation du trafic au port d'Anvers, plus-value des terrains riverains, adduction d'eau potable à l'agglomération anversoise).

Pourrait-on imaginer actuellement la région industrielle liégeoise, les charbonnages de la Campine et le port d'Anvers, même temporairement, sans l'outil indispensable que constitue le canal Albert ?

(*) Verkeer op de kanalen van Luik naar Antwerpen, het Albertkanaal bestaat nog niet.

Het volume van het verkeer is van 339 miljoen tkm in 1913 tot ongeveer 1 miljard tkm in 1951 gestegen, en het percentage er van ten opzichte van het verkeer op gans het waterwegennet steeg tijdens diezelfde periode van 20,7 tot 28,5 %.

Deze vooruitgang van de waterweg is niet enkel de eenvoudige uiting van een algemene ontwikkeling van het vervoer in het land.

De verhogingscoëfficiënt van het vervoer te water op gans het waterwegennet tussen de jaren 1913 en 1951 is immers $3\,474 : 1\,636 = 2,1$ tegen $990 : 339 = 2,9$ voor de verbinding Luik-Antwerpen, terwijl die van het algemeen vervoer per spoor tijdens hetzelfde tijdperk $6\,628 : 5\,780 = 1,14$ beloopt.

De aanzienlijke verhoging van het verkeer te water tussen Luik en Antwerpen is te wijten aan de vermindering van het vrachtoon alsmede aan de versnelling en aan de regelmatigheid van het verkeer.

De Staat heeft aan het bouwen van het Albertkanaal de som van 2 041 miljoen frank besteed. De last die hij thans jaarlijks ingevolge die uitgave heeft te dragen vertegenwoordigt een som van 106,5 miljoen frank, rekening gehouden met de intresten en delgingen.

Wat de onderhouds- en exploitatiekosten betreft, deze worden ongeveer door de scheepvaartrechten gecompenseerd.

Op basis van het verkeer over het jaar 1951, kan het voordeel dat het Albertkanaal verschaft aan hen die er hun goederen op vervoeren, op 235 miljoen frank worden geschat.

Die som, die de financiële last van het bouwen van het Albertkanaal ruim overtreft, zal van jaar tot jaar verhogen in de mate dat het verkeer toeneemt.

Dit voorbeeld van een grootse en recente verwezenlijking bewijst op afdoende wijze dat de beleggingen, die men zich er voor heeft getroost, meer dan gerechtvaardigd waren. Dit zijn trouwens niet de enige resultaten die door het graven van het Albertkanaal werden verkregen; de beschrijving ervan zou evenwel het raam van deze memorie te buiten gaan (valoriseren van de bekkens van de Kempen, stijging van de bedrijvigheid der bestaande industrieën en tot stand komen van nieuwe bedrijven, verhoging van het verkeer in de haven van Antwerpen, verhoging in waarde van de aanliggende gronden, toevoer van drinkwater naar de Antwerpse agglomeratie).

Zou men zich thans kunnen indenken dat de industriestreek van Luik, de koolmijnen van de Kempen en de haven van Antwerpen het zouden moeten stellen, zelfs maar tijdelijk, zonder het onontbeerlijk middel dat het Albertkanaal verschaft ?

Le programme d'amélioration des voies navigables.

Tout travail d'amélioration d'une voie d'eau déterminée engendre une économie dans le prix du transport, mais une modernisation systématique et rationnelle de l'ensemble du réseau permet d'escompter des avantages bien plus importants.

Reprenant l'exemple du canal Albert, il est certain que le volume de trafic y enregistré connaîtra une augmentation considérable le jour où la mise en service du canal de la Nèthe, actuellement en voie d'achèvement, permettra de raccourcir le trajet vers le Brabant et les Flandres, où la réalisation d'une grande écluse à Lanaye formera la jonction du canal Albert et le canal Juliana, où le barrage éclusé en cours de construction à Ampsin-Neuville ouvrira la Meuse à la grande navigation jusqu'à Namur et même Givet et où, enfin, la canalisation de la Sambre permettra aux grands bateaux rhénans d'accéder à Charleroi.

Il est évident qu'il ne peut être question de moderniser tout le réseau des voies navigables en une fois.

Il y aura donc lieu de faire une distinction. L'intérêt national prépondérant servira de critère.

Doivent être considérées comme répondant à ce critère, les voies navigables qui relient les importants centres de la lourde industrie aux ports de mer et celles qui relient entre eux respectivement ces bassins industriels et ces ports. Les dites voies navigables constituent le programme général de modernisation pour bateaux de 1 350 tonnes.

Le programme général de modernisation, arrêté dès 1947 par l'Administration des Voies hydrauliques, a été basé sur l'utilisation du chaland rhénan de 1 350 tonnes qui, par la suite, a été admis comme bateau type de liaisons d'intérêt européen par le Conseil des Ministres des Transports de la Conférence européenne des Ministres des Transports réunis à Paris le 21-22 octobre 1954.

Ce programme comporte la mise au gabarit international de deux grandes voies axiales partant des ports de Gand et d'Anvers vers le bassin du Borinage et celui de Charleroi, de deux transversales, celle du Nord reliant les ports de la côte aux ports de Gand et d'Anvers et celle du Sud reliant le bassin industriel du Borinage à celui de Liège. Rappelons que la troisième axiale Anvers-Liège fut modernisée par le creusement du canal Albert.

Il comprend enfin la modernisation de la Meuse jusqu'à la frontière française, de manière à rendre tout l'itinéraire Anvers-Liège-Namur-Givet accessible aux bateaux de 1 350 tonnes.

La dépense totale est estimée à 20 000 millions de francs.

Des travaux d'une telle ampleur ne peuvent être entamés tous à la fois.

Il convient donc de faire un choix qui est justifié par des raisons économiques impératives et qui se traduit par la mise en route, dans un délai rapproché, d'un ensemble de travaux qui, sans réaliser la modernisation entière de chacune des voies des itinéraires précités, permettrait néanmoins le passage des grands chalands de 1 350 tonnes entre les grands ports, d'une part, et les régions industrielles, d'autre part.

Programma van de verbetering der waterwegen.

Elk werk tot verbetering van een bepaalde waterweg brengt een besparing op de prijs van het vervoer mede maar een systematisch en doeltreffende modernisering van gans het net laat heel wat belangrijker voordelen verhoppen.

Zo men opnieuw het voorbeeld neemt van het Albertkanaal, mag men met zekerheid zeggen dat het volume van het verkeer in aanzienlijke mate zal stijgen zodra door het openstellen van het Netekanaal dat thans zijn voltooiing nabij is, het traject naar Brabant en Vlaanderen zal verkort worden, door het bouwen van een grote sluis te Ternaaien het Albertkanaal met het Julianakanaal zal zijn verbonden, de stuwsuis die thans te Ampsin-Neuville gebouwd wordt, de Maas voor de grote vaartuigen toegankelijk zal maken tot Namen en zelfs tot Givet en, ten slotte, door de kanalisering van de Sambre de grote Rijnschepen tot Charleroi zullen kunnen varen.

Het is echter vanzelfsprekend dat er niet kan aan gedacht worden gans het waterwegennet op slag te moderniseren.

Er zal dus een onderscheid dienen gemaakt. Als criterium wordt het overwegend nationaal belang van de waterweg gekozen.

Zijn als dusdanig te beschouwen, die waterwegen welke de belangrijke centra der zware industrie bij de zeehavens aansluiten en diegene welke onderling respectievelijk die nijverheidsbekkens en die havens verbinden. Zij vormen het algemeen moderniseringsprogramma voor 1 350 ton schepen.

Het algemeen moderniseringsprogramma dat door het Bestuur der Waterwegen reeds in 1947 werd opgemaakt is gebaseerd op het gebruik van de Rijnaak van 1 350 ton, die later door de Raad van Ministers van de Europese Conferentie der Ministers van Verkeerswezen op de vergadering van 21-22 oktober 1954 te Parijs als type-vaartuig voor de verbindingen van Europees belang werd aangenomen.

Dat programma omvat het onder internationaal profiel brengen van de twee grote radiale waterwegen lopende van de havens van Gent en Antwerpen naar het bekken van de Borinage en dat van Charleroi, van de twee transversale waterwegen, die van het Noorden ter verbinding van de havens van de kust met die van Gent en Antwerpen, en die van het Zuiden ter verbinding van het industriebekken van de Borinage met dat van Luik. Laten wij herinneren dat de derde radiale waterweg Antwerpen-Luik gemoderniseerd werd door het graven van het Albertkanaal.

Het omvat ten slotte de modernisering van de Maas tot aan de Franse grens, zodat gans het traject Antwerpen-Luik-Namen-Givet bevaarbaar zal zijn voor schepen van 1 350 ton.

De totale uitgave is op 20 000 miljoen frank geraamd.

Werken van zulke omvang kunnen niet alle tegelijk worden aangevat.

Er dient dus een keuze gedaan, gesteund op dwingende economische gronden en waarbij binnen afzienbare tijd een aanvang zal worden gemaakt met een geheel van werken die, zonder dat de modernisering van elk der waterwegen van de voornoemde trajecten er volkomen zal door verwezenlijkt zijn, de grote schepen van 1 350 ton evenwel in staat zal stellen tussen de grote havens, enerzijds, en tussen de industriebekkens, anderzijds, te varen.

Ce programme réduit se ramène à l'achèvement des travaux de modernisation et de construction en vue de rendre possible la navigation de bateaux de 1 350 tonnes sur les voies navigables suivantes :

- 1° Le canal de Charleroi à Bruxelles ainsi que la branche principale de Seneffe à La Louvière;
- 2° Le canal Nimy-Péronnes;
- 3° La Sambre entre Monceau et Namur;
- 4° La Meuse entre Liège et la frontière française;
- 5° Le canal circulaire autour de Gand;
- 6° Le Haut-Escaut;
- 7° Le canal du Centre.

Dans la région carolorégienne, l'industrie lourde autant charbonnière que chimique (y compris cimenteries et verreries) s'étend sur la Sambre particulièrement le long des 11^e et 12^e biefs avec des prolongements plus en aval et sur le canal de Charleroi à Bruxelles. Une grande concentration industrielle se situe également dans le Borinage.

Les industries lourdes de la région liégeoise possèdent l'outil indispensable qu'est le canal Albert.

Le programme réduit procurera aux industries carolorégiennes et boraines la voie d'eau large dont elles ont un si urgent besoin :

- les industries carolorégiennes : par le canal de Charleroi à Bruxelles et par la Sambre;
- les industries boraines et du Centre : par le canal Nimy-Péronnes et le Haut-Escaut et par le canal du Centre.

Jusqu'à ce jour, les engagements relatifs à ces travaux s'élèvent à environ 11 000 millions de francs.

Dans le cadre de ce même programme il est prévu au projet du budget de 1956, environ 1 000 millions de francs.

Après 1956, une somme d'environ 11 milliards de francs est nécessaire à l'achèvement du programme réduit.

C'est ce programme de modernisation ou de construction de voies navigables que le projet de loi déclare urgent et d'intérêt national. Il doit être réalisé dans le délai le plus bref et sans interruption.

Toutes les mailles du plan général de modernisation pour bateaux de 1 350 tonnes esquissé ci-avant, y sont visées, à l'exception de la voie d'eau transversale nord qui relie les ports. Les voies navigables de cette transversale sont : le canal Baudouin (Zeebrugge-Bruges); le canal d'Ostende à Bruges; celui de Bruges à Gand; l'Escaut maritime et le canal Albert.

Il est prévu que ces voies d'eau seront mises, comme c'est déjà le cas pour le canal Albert et une partie de l'Escaut maritime, au gabarit de 2 000 tonnes dans un avenir rapproché. L'exécution de ces travaux est indépendante du programme des 1 350 tonnes qui se limite au réseau où les travaux de modernisation sont déjà entamés. D'autre part les canaux de la transversale nord sont déjà accessibles aux bateaux de 600 tonnes et plus, alors que les voies navigables comprises dans le programme de 1 350 tonnes ne permettent que le passage des bateaux de 300 tonnes.

Par ailleurs, la carte ci-annexée, relative au trafic de marchandises en 1955 montre clairement que la norme ayant servi de base à ce choix a été établie de façon judicieuse et justifiée.

Les autres voies navigables ne seront toutefois pas perdues de vue quant à la réalisation du plan restreint pour bateaux de 1 350 tonnes. Les travaux nécessaires à leur amélioration seront prévus et justifiés dans le projet de budget extraordinaire soumis chaque année aux Chambres législatives. Au cas, où celles-ci décideraient au cours de l'exé-

Dat beperkt programma bepaalt zich bij de voltooiing van de moderniserings- en nieuwbouwwerken, ten einde het varen met schepen van 1 350 ton mogelijk te maken op de volgende waterwegen :

- 1° Het kanaal van Charleroi naar Brussel, alsmede de hoofdvertakking van Seneffe naar La Louvière;
- 2° Het kanaal Nimy-Péronnes;
- 3° De Samber tussen Monceau en Namen;
- 4° De Maas tussen Luik en de Franse grens;
- 5° De Ringvaart rond Gent;
- 6° De Bovenschelde;
- 7° Het kanaal van het Centrum.

In de streek van Charleroi is de zware nijverheid, zowel de steenkoolnijverheid als de scheikundige nijverheid, gevestigd langs de Samber, vooral langs het 11^e en het 12^e pand, met verlengingen verder afwaarts alsmede langs het kanaal van Charleroi naar Brussel. Ook in de Borinage vinden wij een grote nijverheidsconcentratie.

De zware nijverheid in het Luikse beschikt over de noodzakelijke verbindingsweg, namelijk het Albertkanaal.

Het beperkt programma doet de nijverheid in de streken van Charleroi en van de Borinage de brede waterweg aan de hand waaraan ze zo dringend behoefte heeft :

- de nijverheid in de streek van Charleroi : door het kanaal van Charleroi naar Brussel en door de Samber;
- de nijverheid van de Borinage en van het Centrum : door het kanaal Nimy-Péronnes en de Bovenschelde en door het kanaal van het Centrum.

Tot thans bedragen de vastleggingen betreffende die werken ongeveer 11 000 miljoen frank.

Binnen het raam van datzelfde programma zijn op het ontwerp van de begroting voor 1956 ongeveer 1 000 miljoen frank uitgetrokken.

Na 1956 zal voor de voltooiing van het beperkt programma een som van ongeveer 11 miljard frank vereist zijn.

Het is dat programma tot modernisering of tot aanleg van waterwegen dat door het wetsontwerp van nationaal belang en dringend verklaard wordt. Het is in de kortst mogelijke tijd en zonder onderbreking uit te voeren.

Al de mazen van het hiervoor geschetst algemeen moderniseringsprogramma voor 1 350 ton schepen zijn er in betrokken, op de noordelijke transversale waterweg na, die de havens onderling verbindt. De waterwegen van die transversale zijn : het Boudewijnkanaal (Zeebrugge-Brugge); het kanaal van Oostende naar Brugge; dit van Brugge naar Gent; de Zeeschelde en het Albertkanaal.

Er is voorzien dat deze waterwegen, zoals dit reeds het geval is voor het Albertkanaal en voor een gedeelte van de Zeeschelde, eerlang voor 2 000 ton schepen zullen aangepast worden. Het uitvoeren van deze werken is onafhankelijk van het programma der 1 350 ton schepen dat beperkt is tot het net waar de verbeteringswerken reeds aangevat zijn. Bovendien zijn de kanalen van de noordelijke transversale reeds toegankelijk voor schepen van minstens 600 ton, dan wanneer de waterwegen van het programma der 1 350 ton slechts schepen van 300 ton doorlaten.

Bovendien toont de bijgevoegde kaart van het goederenvervoer 1955 genoegzaam aan dat de maatstaf, welke de keuze heeft bepaald, op oordeelkundige wijze en verantwoord werd aangelegd.

De andere waterwegen zullen, door het uitvoeren van het beperkt programma der 1 350 ton schepen, evenwel niet verwaarloosd worden. De noodzakelijke werken tot verbetering van deze waterwegen zullen worden opgenomen en verantwoord in het ontwerp van de buitengewone begroting dat ieder jaar aan de Wetgevende Kamers wordt

cution du programme prévu par la présente loi de construire ou d'améliorer une voie navigable non comprise dans ce programme, l'exécution pourrait être faite par la voie normale du budget extraordinaire, tout en s'inspirant des principes prévus par la présente loi, soit l'exécution par parties immédiatement rentables et l'achèvement de l'ensemble dans un délai acceptable sur le plan économique.

Il est aisé de démontrer la rentabilité de ce programme réduit pour bateaux de 1 350 tonnes. Elle intéresse à la fois les secteurs public et privé.

A. — Secteur public :

1. L'Etat qui finance les travaux récupère immédiatement 25 % à titre de prélèvement moyen sur les revenus du pays. Ce pourcentage est à affecter d'un coefficient de majoration de 1,66 qui tient compte du prélèvement supplémentaire sur l'activité en chaîne que déclenche toute dépense importante du secteur public (voir *Doc. parl.* n° 306/5 de 1954-1955 de la Chambre des Représentants).

La dépense brute se ramène ainsi à 11 000 millions de francs diminuée de 11 000 millions de francs $\times 0,25 \times 1,66$, soit environ 6 435 millions de francs, ce qui représente une charge annuelle de 6 435 millions de francs $\times 0,05$ ou 321 millions de francs.

2. La modernisation entraîne la suppression d'un grand nombre de ponts mobiles et d'écluses et permet la diminution du personnel affecté à la manœuvre.

Il en résulte une économie annuelle en traitements, salaires, allocations et pensions qui peut être estimée à 8,5 millions de francs.

3. La plupart des voies à moderniser se trouvent dans un état de vétusté extrême : la Sambre, le canal de Charleroi à Bruxelles, le canal de Mons à Condé, le canal de Pommerœul à Antoing, la traverse hydraulique de Gand, la Meuse.

En cas de non-exécution du programme réduit de modernisation, il y aurait lieu d'exécuter des travaux de renouvellement et de remise en état qui peuvent être estimés pour :

la traverse hydraulique de Gand, à ...	fr. 800 000 000
le canal de Charleroi à Bruxelles, à ...	900 000 000
la Sambre, à ...	300 000 000
les canaux du Borinage, à ...	600 000 000
la Meuse, à ...	400 000 000

soit au total, à 3 000 millions de francs, ce qui, même ramené à la dépense nette non-productive de 3 000 millions de francs $\times (1 - 0,25 \times 1,66)$ soit environ 1 800 millions de francs, laisserait à l'Etat une charge financière annuelle de 90 millions de francs.

4. Comme l'a déjà démontré l'expérience du canal Albert, la modernisation d'une voie d'eau provoque, par la baisse du prix du transport et le développement de l'activité industrielle une augmentation du trafic.

Cette dernière augmentation peut être chiffrée avec une approximation relative en se basant d'une part sur les expériences du passé (canal Albert, mise à 300 tonnes de bout en bout du canal de Charleroi) et sur des prévisions prudentes faites par les milieux économiques intéressés.

voorgelegd. Indien deze, tijdens het uitvoeren van het programma voorzien door de huidige wet, zouden beslissen een waterweg, niet begrepen in dit programma, aan te leggen of te verbeteren, dan kan dit geschieden langs de gewone weg van de buitengewone begroting, mits zich te laten leiden door de principes in onderhavige wet vastgelegd, nl. het uitvoeren in gedeelten welke onmiddellijk rendabel zijn en het voltooiën van het geheel binnen een tijdsbestek dat aanneembaar is op economisch plan.

De rendabiliteit van het beperkt programma der 1 350 ton schepen is gemakkelijk te bewijzen. Ze interesseert de openbare zowel als de privé sector.

A. — Openbare Sector :

1. De Staat, die de werken financiert, krijgt onmiddellijk 25 % terug door de gemiddelde heffing op de inkomsten van het land. Op dat percentage moet een verhogingscoëfficiënt van 1,66 worden toegepast, die rekening houdt met de bijkomende heffing op de aaneenschakeling van bedrijvigheid die elke belangrijke uitgave van de openbare sector met zich brengt (zie *Parl. besch.* n° 306/5 van 1954-1955 van de Kamer der Volksvertegenwoordigers).

De bruto-uitgave wordt zo teruggebracht op 11 000 miljoen frank, verminderd met 11 000 miljoen frank $\times 0,25 \times 1,66$, dat is ongeveer 6 435 miljoen frank, wat een jaarlijkse last van 6 435 miljoen frank $\times 0,05$ of 321 miljoen frank vertegenwoordigt.

2. De modernisering heeft tot gevolg de afschaffing van een groot aantal sluizen en beweegbare bruggen, en maakt het mogelijk, het personeel dat met de bediening er van belast is, te verminderen.

Daaruit vloeit een jaarlijkse besparing aan wedden, lonen, bijlagen en pensioenen voort, die op 8,5 miljoen frank kan worden geraamd.

3. De meeste waterwegen die moeten worden gemoderniseerd, bevinden zich in een uiterst verouderde toestand : de Sambre, het kanaal van Charleroi naar Brussel, het kanaal van Bergen naar Condé, het kanaal van Pommerœul naar Antoing, de hydraulische traverse in Gent, de Maas.

In geval van niet-uitvoering van het beperkt moderniseringsprogramma, zouden er vernieuwings- en herstellingswerken moeten worden uitgevoerd, die als volgt kunnen worden geraamd :

hydraulische traverse in Gent ...	fr. 800 000 000
kanaal van Charleroi naar Brussel ...	900 000 000
Sambre ...	300 000 000
de kanalen van de Borinage ...	600 000 000
de Maas ...	400 000 000

dat is samen, 3 000 miljoen frank, wat, zelfs herleid tot de niet-productieve netto-uitgave van 3 000 miljoen frank $\times (1 - 0,25 \times 1,66) =$ ongeveer 1 800 miljoen frank, de Staat een jaarlijkse financiële last zou laten van 90 miljoen frank.

4. Zoals reeds uit de ondervinding bij het Albertkanaal is gebleken brengt de modernisering van een waterweg, een verhoging van het verkeer met zich wegens de verlaging van de vervoerprijs en de verhoging van de industriële bedrijvigheid.

Deze verkeersverhoging kan tamelijk benaderend worden berekend zo men eensdeels steunt op de ondervindingen van het verleden (Albertkanaal, bevaarbaar maken over de ganse lengte van het kanaal van Charleroi voor schepen van 300 ton) en anderdeels op de voorzichtige ramingen van de betrokken economische milieu's.

En effet, la mise en service du canal Albert a plus que doublé le trafic qui existait sur les canaux reliant Anvers à Liège.

Lorsque le canal de Charleroi à Bruxelles a permis le passage des bateaux de 300 tonnes de bout en bout, cette amélioration s'est traduite également par un accroissement plus que double du trafic.

Trafic du canal de Charleroi à Bruxelles.

Années	Tonnes-kilomètres (en millions)
1913	30,4
1920	44,0
1928	42,7
1932	38,2
1935	96,7

D'après le Conseil économique wallon, le trafic sur le nouveau canal Nimy-Péronnes atteindra facilement le double du trafic actuel sur l'ancienne liaison.

On peut donc prévoir que la réalisation du programme de modernisation aura pour effet de doubler le trafic de l'ensemble du réseau.

Toutefois, afin de rester dans les limites d'une estimation prudente dans le calcul de rentabilité, on peut tabler sur une augmentation de 50 % du trafic.

Etant donné que la taxe des transports fluviaux amène actuellement une rentrée de l'ordre de 90 millions de francs, l'accroissement du trafic apportera un supplément de 45 millions de francs par an.

Les droits de navigation rapporteraient de leur côté un supplément de 18 millions de francs par an.

Il convient, en outre, d'évaluer le supplément de ressources qu'apporterait la taxe de transmission sur la majoration de l'activité traduite par l'augmentation du trafic.

Des calculs détaillés ont permis de chiffrer en moyenne à 60 000 millions de francs la valeur des marchandises transportées annuellement par les voies navigables belges.

Estimation de la valeur des marchandises transportées par eau.
(Trafic de 1954.)

Het openstellen voor het verkeer van het Albertkanaal heeft inderdaad het verkeer, dat op de kanalen ter verbinding van Antwerpen en Luik bestond, meer dan verdubbeld.

Van zodra schepen van 300 ton het kanaal van Charleroi naar Brussel over gans zijn lengte hebben kunnen bevaren, heeft die verbetering insgelijks een meer dan verdubbeld verkeer ten gevolge gehad.

Verkeer op het kanaal van Charleroi naar Brussel.

Jaren	Ton-kilometer (in miljoenen)
1913	30,4
1920	44,0
1928	42,7
1932	38,2
1935	96,7

Volgens de « Conseil économique wallon » zal het verkeer op het nieuw kanaal Nimy-Péronnes gemakkelijk het dubbel bereiken van het huidig verkeer op de oude verbinding.

Men zou dus kunnen voorzien dat de verwezenlijking van het moderniseringsprogramma de verdubbeling van het verkeer op gans het net ten gevolge zal hebben.

Nochtans, om bij de berekening van de rendabiliteit binnen de grenzen van een voorzichtige schatting te blijven, mag op een verhoging van 50 % van het verkeer worden gerekend.

Daar de taxe op het vervoer te water thans nagenoeg 90 miljoen frank inkomsten geeft, zal de verhoging van het verkeer jaarlijks 45 miljoen frank meer bezorgen.

De scheepvaartrechten van hun kant zullen 18 miljoen frank per jaar meer opleveren.

Daarenboven moeten de bijkomende inkomsten worden berekend die uit de overdrachtstaxe op de verhoging van bedrijvigheid, ingevolge de aangroei van het verkeer, zullen voortvloeien.

Omstandige berekeningen gaven gemiddeld een som van 60 000 miljoen frank als waarde van de op de Belgische waterwegen jaarlijks vervoerde goederen.

Raming van de waarde der te water vervoerde goederen.
(Verkeer in 1954.)

N A T U R E	Intérieur + importation + exportation (en millions de tonnes)	Valeur moyenne unitaire (en millions de francs)	Valeur totale (en millions de francs)
A A R D	Binnenlands + invoer + uitvoer (in miljoenen ton)	Gemiddelde eenheidswaarde (in miljoenen frank)	Totale waarde (in miljoenen frank)
Produits agricoles. — <i>Landbouwproducten</i>	3,75	3,00	11 350
Combustibles solides. — <i>Vaste brandstoffen</i>	13,00	1,00	13 000
Minerais. — <i>Etsen</i>	2,75	0,25	700
Produits métallurgiques. — <i>Metaalproducten</i>	3,20	6,00	19 200
Matériaux de construction. — <i>Bouwmaterialen</i>	3,80	0,40	1 520
Produits de carrière. — <i>Groefproducten</i>	11,00	0,06	660
Textiles et cuirs. — <i>Textiel en leder</i>	0,10	—	A négliger
Produits chimiques. — <i>Chemische producten</i>	4,80	0,70	Te verwaarlozen
Graisses et huiles industrielles. — <i>Industriële smeermiddelen</i> <i>en oliën</i>	3,85	1,50	5 800
Autres. — <i>Andere</i>	3,25	—	—
	49,50		60 000
			environ/ongeveer

Si, toujours avec le même souci de prudence dans les estimations, on admet que l'augmentation admise de 50 % sur le tonnage ne porte que sur les deux tiers du trafic en valeur, les rentrées complémentaires dues à la taxe de transmission peuvent être évaluées à 1 000 millions de francs par an.

L'ensemble des rentrées énumérées s'élève ainsi annuellement à 1 161 millions de francs, à mettre en regard des 321 millions de francs de la charge annuelle.

B. — Secteur privé :

1. Parallèlement à la modernisation du réseau par les pouvoirs publics, le secteur privé procédera à plus ou moins brève échéance à l'extension et au renouvellement de ses propres installations en vue d'un fonctionnement plus économique.

Les installations de manutention permettent à elles seules des économies substantielles.

L'exemple du déchargement de minerais, suivant le tonnage du bateau utilisé, est significatif.

Les frais de déchargement d'un Sambrésien de 470 tonnes reviennent à 8 francs/tonne, ceux d'un Rhénan de 1 350 tonnes à 3,50 francs/tonne, soit fr. 4,50 à la tonne de moins et cela malgré l'utilisation du même engin.

La différence est encore plus forte si la comparaison est faite sur la base d'une péniche de 300 tonnes.

Or, la modernisation de la voie d'eau autorise l'utilisation de plus grands bateaux, c'est-à-dire l'augmentation du tonnage transporté à chaque voyage, d'où un meilleur rendement horaire des engins de manutention qui permet, à son tour, l'utilisation d'engins plus puissants et plus économiques.

Étant donné que le parc de bateaux utilisés comprendra des unités de 300 et 1 350 tonnes, il est raisonnable d'escompter une économie moyenne de 3 francs à la tonne. Cette économie joue au chargement et au déchargement, ce qui représente au total 6 francs à la tonne.

Le tonnage annuel transporté par eau étant évalué à 50 millions de tonnes $\times 1,5 = 75$ millions de tonnes, cette économie représente pour le secteur privé un gain de 450 millions de francs par an.

2. Parallèlement à la diminution de la durée du parcours sur une voie d'eau large et dégagée, où le nombre d'ouvrages d'art a été fortement réduit, on peut escompter une diminution du frêt par suite du gain de temps dans le parcours et de l'augmentation des tonnages transportés à chaque voyage.

Une étude détaillée a permis de fixer à fr. 0,15 à la tonne-kilomètre l'abaissement possible du taux du frêt par une modernisation générale du réseau.

Le tonnage kilométrique réalisé en 1954 sur le réseau navigable belge s'est élevé à 4 100 millions de tkm dont 1 100 millions sur le canal Albert.

En admettant la diminution de fr. 0,15 à la tonne pour le reste du réseau, ceci représente une économie totale de fr. $0,15 \times (4\,100 - 1\,100)$ soit 450 millions de francs par an.

Une estimation basée sur le prix global du frêt à la tonne transportée dans la région carolorégienne permet d'autre part, en se maintenant à une très prudente extrapolation, d'arriver au chiffre global pour le pays entier de 422 millions de francs par an.

L'économie minimum peut donc être évaluée à 400 millions de francs pour le trafic actuel et à 600 millions de francs pour le trafic escompté.

Zo men, steeds met dezelfde omzichtigheid inzake ramingen, aanneemt dat de veronderstelde verhoging van 50 % op de tonnemaat enkel betrekking heeft op twee derden van de waarde der vervoerde goederen, kunnen de bijkomende inkomsten, verschaft door de overdrachtsbelasting, op 1 000 miljoen frank per jaar worden geschat.

Het totaal der opgesomde inkomsten bedraagt zo jaarlijks 1 161 miljoen frank, vergeleken met de jaarlijkse last van 321 miljoen frank.

B. — Private sector :

1. Naast de modernisering van het net door de openbare besturen, zal door de private sector binnen min of meer korte tijd een aanvang worden gemaakt met de uitbreiding en de vernieuwing van zijn eigen installaties ten einde tot een meer economische werking te komen.

Door de laad- en losinstallaties alleen kunnen al belangrijke besparingen worden verwezenlijkt.

Het voorbeeld van het lossen van erts, volgens de tonnemaat van het gebruikte schip, is betekenisvol.

De kosten wegens het lossen van een Samberschip van 470 ton belopen 8 frank/ton, die van een Rijnschip van 1 350 ton 3,50 frank/ton, dat is fr. 4,50 per ton minder en zulks niettegenstaande het feit dat hetzelfde werktuig gebruikt wordt.

Het verschil is nog groter indien de vergelijking gemaakt wordt voor een aak van 300 ton.

Welnu, door de modernisering van de waterweg kunnen grotere schepen worden gebruikt, wat een verhoging betekent van de bij elke reis vervoerde tonnemaat, en dus ook een beter uurrendement van de los- en laadtuigen, met als verder gevolg de mogelijkheid van het aanwenden van krachtiger en economischer werktuigen.

Aangezien het in gebruik zijnde scheepspark eenheden van 300 tot 1 350 ton zal omvatten, kan redelijkerwijze worden gerekend op een gemiddelde besparing van 3 frank per ton. Deze besparing geldt voor het laden en ook voor het lossen, wat in totaal 6 frank per ton vertegenwoordigt.

Daar de jaarlijks te water vervoerde tonnemaat op 50 miljoen ton $\times 1,5 = 75$ miljoen ton wordt geschat, vertegenwoordigt die besparing voor de private sector een winst van 450 miljoen frank per jaar.

2. Naast de verkorting van de duur der reis op een brede en vrije waterweg, waarin het aantal kunstwerken aanzienlijk is verminderd, mag een verlaging van de vrachtprijs worden verwacht wegens de tijdsbesparing op de reis en de verhoging van de bij elke reis vervoerde tonnemaat.

Door een omstandige studie heeft men de mogelijke vermindering van het vrachttarief bij een algemene modernisering van het net kunnen bepalen op fr. 0,15 per ton-kilometer.

De in 1954 op het Belgisch waterwegennet geboekte tonnagekilometer bedroeg 4 100 miljoen tkm, waarvan 1 100 miljoen op het Albertkanaal.

Past men de vermindering van fr. 0,15 per ton toe op het overige deel van het net dan komt men tot een totale besparing van fr. $0,15 \times (4\,100 - 1\,100) = 450$ miljoen frank per jaar.

Door een raming, gebaseerd op de totale vrachtprijs per vervoerde ton in de streek van Charleroi, komt men anderdeels, wanneer men zich aan een voorzichtige extrapolatie blijft houden, voor gans het land tot een totaal cijfer van 422 miljoen frank per jaar.

De besparing kan dus worden geschat op minstens 400 miljoen frank voor het huidige verkeer en op minstens 600 miljoen frank voor het te verwachten verkeer.

3. Enfin, le gain de durée de voyage constitue un accroissement de bénéfice par une immobilisation moins longue du capital investi dans la marchandise qui voyage.

En tablant sur une diminution de 5 jours dans la durée moyenne des trajets, on arrive, sur la même base que celle du A.4, à un gain de 60 000 millions de francs $\times (2 : 3) \times (5 : 365) \times 0,05$, soit environ 27 millions de francs par an.

Au total, l'économie faite par le secteur privé peut être évalué à 1 077 millions de francs par an.

Au point de vue de l'armateur ou du patron batelier, la diminution de la durée des trajets conduit à l'augmentation de la rotation des bateaux, donc du rendement.

Cette augmentation atteindra vraisemblablement 52 % sur le trajet Liège-Charleroi et 56 % sur le trajet Mons-Gand.

Elle serait supérieure encore sur le trajet Charleroi-Anvers.

On peut démontrer que ce facteur correspond à une augmentation fictive de la flotte de 30 %, soit une économie en investissements de près de 3 000 millions de francs pour la batellerie.

Le calcul de la rentabilité des capitaux investis a été uniquement basé sur le rôle de transporteur de marchandises que remplit la voie d'eau.

En réalité, beaucoup de ces travaux sont d'une absolue nécessité si l'on veut éviter ou diminuer dans de fortes proportions les inondations périodiques dont souffrent actuellement certaines régions.

Les vallées de la Senne et du Piéton ont été assainies par les travaux exécutés à l'occasion de la modernisation du canal de Charleroi à Bruxelles.

Le nouveau canal Nimy-Péronnes acheminera la quasi totalité des débits de crues de la Haine vers l'Escaut et évitera ainsi les inondations dans le Borinage.

L'abaissement général du plan d'eau de la Sambre et l'évacuation plus rapide des eaux de crues, grâce à la construction de nouveaux barrages éclusés et au calibrage de la cunette, supprimeront les inondations qui étaient régulièrement enregistrées le long de cette voie d'eau.

Le canal circulaire autour de Gand mettra cette ville à l'abri des inondations puisque le débit d'hiver du Haut-Escaut et de la Lys ne devra plus passer par la traverse hydraulique de Gand.

La dérivation des eaux par la section sud de ce canal diminuera en outre l'ensablement accéléré de l'Escaut maritime entre Termonde et Gentbrugge.

Ces quelques considérations démontrent à suffisance la rentabilité du programme de modernisation envisagé.

L'expérience du passé.

L'examen des budgets du passé fait apparaître d'une manière générale une insuffisance des crédits affectés à la modernisation des voies de navigation intérieure.

Une autre constatation plus grave encore révèle que ces crédits restreints ont été éparpillés dans le réseau entier, ce qui a eu pour résultat qu'aucune voie d'eau a vu sa modernisation achevée, le canal Albert en est la seule exception qui doit sa réalisation au Fonds des grands travaux créé par la loi du 24 avril 1928.

De cette dispersion malheureuse des crédits résulte que les travaux exécutés jusqu'à ce jour ont eu une faible rentabilité.

3. Ten slotte vertegenwoordigt de verkorting van de reis een winstverhoging wegens een minder lange immobilisatie van het in de vervoerde goederen belegd kapitaal.

Rekent men op een vermindering met 5 dagen van de gemiddelde duur der reizen, dan komt men, op dezelfde basis als die van A.4, tot een winst van 60 000 miljoen frank $\times (2 : 3) \times (5 : 365) \times 0,05$, of ongeveer 27 miljoen frank per jaar.

In totaal mag de door de private sector gedane besparing op 1 077 miljoen frank per jaar worden geraamd.

Uit oogpunt van de reder of van de eigenschapper leidt de vermindering van de duur der reizen tot een snellere omloop der schepen, en bijgevolg tot een verhoging van het rendement.

Die verhoging zal waarschijnlijk 52 % op het traject Luik-Charleroi en 56 % op het traject Bergen-Gent bereiken.

Ze zou nog hoger zijn op het traject Charleroi-Antwerpen.

Men kan bewijzen dat die factor overeenstemt met een fictieve verhoging met 30 % van de vloot, dus met een besparing op de beleggingen van nagenoeg 3 000 miljoen frank voor de schipperij.

De berekeningen van de rendabiliteit der belegde kapitalen werd uitsluitend gebaseerd op de rol van de waterweg als goederenvervoerder.

In werkelijkheid zijn vele van die werken een volstrekte noodzakelijkheid zo men de periodieke overstromingen, waaraan sommige streken thans zijn blootgesteld, wil voorkomen of aanzienlijk verminderen.

De Zenne- en de Piétonvallei werden gesaneerd ingevolge de werken die bij de modernisering van het kanaal van Charleroi naar Brussel zijn uitgevoerd.

Het nieuw kanaal Nimy-Péronnes zal nagenoeg al het vloedwater van de Haine naar de Schelde afvoeren, zodat de overstromingen in de Borinage zullen worden voorkomen.

Door de algemene verlaging van het waterpeil van de Sambre en de snellere afvoer van het hoog opperwater, dank zij de bouw van nieuwe stuwsluizen en de normalisatie van de bedding, zal een einde worden gemaakt aan de overstromingen die zich langs die waterweg geregeld voordoen.

De ringvaart rond Gent zal deze stad tegen overstromingen behoeden, aangezien het winterwater van de Boven-schelde en de Leie niet meer door Gent zal moeten passeren.

Door de afleiding van het water via het zuidelijk vak van die vaart zal de versnelde verzanding van de Zeeschelde tussen Dendermonde en Gentbrugge worden tegengehouden.

Die luttel beschouwingen bewijzen ten overvloede dat het overwogen moderniseringsprogramma rendabel is.

De ervaring van het verleden.

Wanneer wij de achter ons liggende begrotingen onderzoeken, moeten wij vaststellen dat de voor de modernisering van de binnenwateren uitgetrokken kredieten in het algemeen ontoereikend waren.

Erger nog, die beperkte kredieten lagen over het gehele net verstrooid, met als gevolg dat geen enkele waterweg volkomen gemoderniseerd is geworden. Alleen het Albertkanaal maakt hierop uitzondering, dank zij het bij de wet van 24 april 1928 ingestelde Fonds voor grote werken.

Het resultaat van die jammerlijke verstrooiing der kredieten is, dat de tot nog toe uitgevoerde werken slechts een geringe rendabiliteit hebben gehad.

En 1952 déjà, M. le sénateur Buisseret attirait l'attention du Parlement, lors de l'introduction d'une proposition de loi tendant à créer un Fonds spécial et temporaire des voies navigables, signée également par ses collègues Warnant, Coulonvaux et Mariën, sur l'étalement inadmissible du programme d'amélioration de quelques voies navigables.

Il déclarait : « La comparaison des investissements pour les années 1948, 1949 et 1950 avec les chiffres du programme décennal des investissements publics pour 1948-1957 (Doc. 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. »

La réalité prouve qu'il en a toujours été ainsi.

Bien que la mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles soit terminée depuis 1934 entre Charleroi et Clabecq, ce n'est qu'en 1947 qu'on entama la modernisation entre Charleroi et Clabecq. En concentrant tous les efforts sur cette voie, son achèvement ne peut être prévue que pour 1960. Pendant 26 ans donc, un capital de 352 millions de francs (valeur 1922-1934) sera resté partiellement improductif.

Commencée en 1928 par la construction du barrage de Monsin, l'amélioration de la Meuse se poursuit de 1934 à 1938 par la construction du barrage d'Yvoz-Ramet. En 1955 seulement débutèrent les travaux du barrage éclusé d'Ampsin-Neuville et la navigation des 1 350 tonnes, à plein enfoncement, ne sera assurée qu'en 1963, soit 35 ans après le commencement des travaux.

Sur la Sambre, le barrage d'Auvélais, construit entre 1936 et 1940, n'a été mis en service qu'en 1954, soit 15 ans après son achèvement.

Les travaux du canal Nimy-Péronnes, commencés en 1937, ne seront terminés que 25 ans plus tard.

Le canal de la Nèthe ne sera ouvert à la navigation que 21 ans après le début des travaux et 14 ans après l'achèvement de l'écluse de Duffel, qui nécessite actuellement déjà des travaux de restauration sans que jamais un bateau ne l'ait franchi.

Cinq écluses, accessibles à des bateaux de 1 350 tonnes ont été construites sur le Haut-Escaut de 1919 à 1922. La navigation y est toutefois toujours limitée à 300 tonnes par les écluses d'Antoing et de la Porte de Bruxelles à Gand, qui constituent des « bouchons » situés à chaque extrémité.

Il ne sera possible de fournir de l'eau à la région liégeoise que 9 ans après l'inauguration du barrage-réservoir de la Vesdre, immobilisant ainsi un capital d'environ 1 200 millions de francs.

Il est aisé de citer pour les routes et les bâtiments des exemples analogues.

A cet égard, il est édifiant de voir avec quelle célérité les travaux des voies navigables ont été exécutés au début du XIX^e siècle. Il est bien entendu que ces voies avaient un gabarit plus petit que nos canaux actuels, mais les moyens d'exécution étaient par contre beaucoup moins puissants que maintenant.

Reeds in 1952 heeft de heer senator Buisseret, bij het indienen van een wetsvoorstel tot instelling van een Speciaal en Tijdelijk Waterwegenfonds, dat medeondertekend was door zijn collega's Warnant, Coulonvaux en Mariën, de aandacht gevestigd op de onduidbare spreiding van het programma voor de verbetering van enkele waterwegen.

Hij verklaarde : « Wanneer men de beleggingen voor de jaren 1948, 1949 en 1950 vergelijkt met de cijfers van het tienjarenplan van de openbare investeringen voor 1948-1957 (Besch. n° 116, zittingsjaar 1947-1948, Kamer der Volksvertegenwoordigers), constateert men dat de toegestane kredieten slechts een gering deel vormen van de kredieten die voor de uitvoering van dat plan nodig zijn. Aldus wordt de voltooiing van de programma's tot verbetering van zekere waterwegen verschoven tot een onmogelijke datum :

» 1968 voor het kanaal Nimy-Blaton; 1976 voor het kanaal van Charleroi; 1981 voor de Samber; 1985 voor de Maas tussen Namen en Luik; 2003 voor geheel het gedeelte van de Maas op Belgisch grondgebied; 2023 voor de ringvaart rond Gent. »

De feiten tonen aan dat het altijd zo geweest is.

Ofschoon de profielverruiming van het kanaal van Charleroi naar Brussel reeds sinds 1934 voltooid is tussen Brussel en Klabbeek, is men eerst in 1947 begonnen met de modernisering tussen Charleroi en Klabbeek. Wanneer alle krachten op deze waterweg worden geconcentreerd, zal hij toch maar in 1960 gereedkomen. Gedurende 26 jaar zal een kapitaal van 352 miljoen frank (waarde 1922-1934) dus gedeeltelijk onproductief zijn gebleven.

De verbetering van de Maas, die in 1928 werd aangevat door de bouw van de stuw te Monsin, werd van 1934 tot 1938 voortgezet door de bouw van de stuw te Yvoz-Ramet. Eerst in 1955 werd begonnen met de werken aan de stuwsluis te Ampsin-Neuville, en de vaart met schepen van 1 350 ton, bij maximuminzinking, zal slechts mogelijk zijn in 1963, dus 35 jaar na de aanvang der werken.

Wat de Samber betreft, is de stuw te Auvélais, die tussen 1936 en 1940 is gebouwd, slechts in 1954 in gebruik genomen, d.i. 15 jaar na de voltooiing.

De werken aan het kanaal Nimy-Péronnes, begonnen in 1937, zullen eerst 25 jaar later voltooid zijn.

Het Netekanaal zal voor de scheepvaart worden opgesteld 21 jaar na de aanvang van de werken en 14 jaar na de voltooiing van de sluis te Duffel, waaraan thans reeds zekere herstellingen moeten worden uitgevoerd ofschoon er nog geen enkel schip is doorgevaren.

Van 1919 tot 1922 zijn in de Bovenschelde vijf sluisen voor schepen van 1 350 ton gebouwd. Niettemin kan daarop enkel met schepen van 300 ton worden gevaren, ter oorzaak van de sluisen te Antoing en aan de Brusselse Poort te Gent, zogenaamde « stoppen » die de waterweg aan de beide uiteinden afsluiten.

De streek van Luik zal eerst 9 jaar na de inwijding van de Vesderstuwdam van drinkwater kunnen voorzien worden, waardoor een kapitaal van 1 200 miljoen frank onproductief blijft.

Ook voor de wegen en de gebouwen kunnen dergelijke voorbeelden bij de vleet worden aangehaald.

In dat verband kan met nut worden gewezen op de spoed waarmee de werken aan de waterwegen in het begin van de XIX^e eeuw werden uitgevoerd. Die kunstwerken waren weliswaar kleiner van afmetingen dan onze tegenwoordige kanalen, doch men beschikte toen ook niet over zo machtige uitvoeringsmiddelen als nu.

Citons dans l'ordre chronologique :

| Vermelden wij in chronologische volgorde :

VOIES NAVIGABLES — WATERWEGEN	Années de construction — Bouwjaren	Nombre d'années — Aantal jaren	Gabarit (tonnes) — Profiel (ton)	Longueur (km) — Lengte (km)	Nombre d'écluses — Aantal sluizen
Canal de Mons à Condé (territoire belge). — Kanaal van Bergen naar Condé (Belgisch grondgebied)	1807-1814	7	300	20	5
Canal de Bruges à L'Ecluse. — Kanaal van Brugge naar Sluis	1813-1818	5	300	14	2
Canal de Maastricht à Bois-le-Duc. — Zuidwillemsvaart.	1818-1826	8	300	129	20
Canal de Pommerœul à Antoing. — Kanaal van Pommerœul naar Antoing	1823-1826	3	300	25	13
Canal de Gand à Terneuzen. — Kanaal van Gent naar Terneuzen	1825-1827	2	—	17	2
Canalisation de la Sambre. — Kanalisering van de Samber.	1825-1829	4	300	87	22
Canal de Charleroi à Bruxelles. — Kanaal van Charleroi naar Brussel	1827-1832	5	70	74	55
Embranchement vers La Louvière du canal de Charleroi à Bruxelles. — Vertakking naar La Louvière van het kanaal van Charleroi naar Brussel	1836-1839	3	70	11	—

En présentant le projet de loi décrétant d'intérêt national et d'urgence l'exécution de travaux pour la mise au gabarit de 1 350 tonnes ou plus de certaines voies navigables, le Gouvernement marque sa volonté de s'écarter définitivement des errements suivis dans les dernières décennies et de renouer avec la saine tradition du début du XIX^e siècle, au cours duquel la construction des voies navigables s'est poursuivie à un rythme ininterrompu, chaque voie d'eau étant achevée dans un temps record.

Objet de la loi.

Le présent projet de loi a pour objet l'exécution, à partir de l'exercice 1957, du programme réduit des 1 350 tonnes estimé au montant de 11 000 millions de francs.

Il importe que cette exécution se fasse selon un rythme suffisamment rapide pour éviter la charge d'intérêts intercalaires tout en assurant la rentabilité des 11 000 millions de francs déjà investis.

Il semble également souhaitable qu'un tel programme de travaux urgents soit fixé par une loi exprimant clairement la volonté de la Nation de les terminer dans un délai raisonnable.

Cette loi établirait par la même occasion l'ordre de priorité des mises en adjudication.

Cette priorité résulte des considérations suivantes.

Le centre industriel le plus dense qui reste à raccorder aux ports maritimes par des voies d'eau de 1 350 tonnes s'étend le long des 11^e et 12^e biefs de la Sambre entre Monceau et Montignies. Ces deux biefs sont déjà calibrés pour bateaux de 1 350 tonnes à l'exception de l'aménagement de l'écluse de Marcinelle. Il est donc logique de mettre en adjudication de 1957 à 1959, par priorité, la liaison directe de ce centre important aux ports maritimes, soit le canal de Charleroi à Bruxelles ainsi que l'écluse de Marcinelle.

Une même priorité est accordée au canal Nimy-Péronnes en vue de sauvegarder les intérêts industriels immédiats du Tournaisis. Elle se justifie aussi par la vétusté de la plupart

Door het indienen van het ontwerp van wet waarbij de uitvoering der werken voor het bevaarbaar maken van zekere waterwegen voor schepen van 1 350 ton en meer van nationaal belang en dringend wordt verklaard, geeft de Regering uiting van haar wil, voorgoed een einde te maken aan de tijdens de laatste tientallen van jaren gevolgde handelwijze en terug te keren tot de gezonde traditie van het begin der XIX^e eeuw, tijdens welke het aanleggen van waterwegen in een ononderbroken tempo werd voortgezet en elke waterweg in een recordtijd werd voltooid.

Doel van de wet.

Dit wetsontwerp heeft tot doel de uitvoering vanaf het dienstjaar 1957 van het beperkt programma voor schepen van 1 350 ton geraamd op een bedrag van 11 000 miljoen frank.

Het is nodig dat die uitvoering volgens een voldoende snel tempo zou geschieden, ten einde de last van aanvlingsintresten te voorkomen en tevens de rendabiliteit van de reeds belegde 11 000 miljoen frank te waarborgen.

Het schijnt eveneens wenselijk dat een dergelijk programma van dringende werken zou worden vastgesteld bij een wet, zodat de wil van de Natie, ze binnen een redelijke termijn te voltooien, duidelijk tot uiting komt.

Die wet zou bij dezelfde gelegenheid de orde van voorrang bepalen, wat de aanbestedingen betreft.

Die voorrang vloeit voort uit de volgende overwegingen.

Het drukt nijverheidscentrum dat nog door waterwegen voor schepen van 1 350 ton met de zeehavens moet worden verbonden strekt zich uit langs het 11^e en het 12^e pand van de Samber tussen Monceau en Montignies. Die twee panden zijn reeds bevaarbaar gemaakt voor schepen van 1 350 ton, behalve wat betreft de geschiktmaking van de sluis te Marcinelle. Het is dus logisch van 1957 tot 1959 de voorrang te geven aan de aanbesteding van de rechtstreekse verbinding van dat belangrijk centrum met de zeehavens, namelijk het kanaal van Charleroi naar Brussel alsmede de sluis te Marcinelle.

Een zelfde prioriteit wordt toegekend aan het kanaal Nimy-Péronnes ten einde de onmiddellijke industriële belangen van het Doornikse te vrijwaren, zulks is tevens

des ouvrages d'art, en particulier ceux du canal de Pommerœul à Antoing et par la lutte contre les inondations chroniques le long de la Haine.

En 1957, seront mis en adjudication les travaux pour achever la section nord du canal circulaire à Gand et des travaux pour permettre la mise en service du barrage-écluse d'Ampsin-Neuville.

En 1960, est prévu le parachèvement de la normalisation de la Sambre entre le barrage-écluse de Montignies et Châtelet, rendue indispensable par suite de l'affaissement du pont-rails d'Acoz.

En 1961 et 1962 l'effort continuera pour la Sambre et la Meuse.

Les adjudications de 1964 pour le Haut-Escaut compléteront celles du canal circulaire autour de Gand qui s'étalent de 1961 jusqu'à 1964.

A partir de 1964 les travaux de modernisation du canal du Centre seront mis en adjudication, achevant ainsi un programme réduit d'amélioration.

Il est bien entendu que le programme présenté en est un d'extrême urgence. Si d'autres objectifs importants intéressant les voies navigables sont jugés indispensables pendant son exécution, un programme complémentaire serait soumis aux Chambres législatives.

Il est entendu également que cette loi ne porte pas préjudice à l'amélioration des voies navigables non prévues par elle, ni aux autres missions du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction en matière de voies hydrauliques, tels que la défense de la côte, l'amélioration des ports, la construction de barrages-réservoirs et de leurs adductions.

L'exécution des travaux suivant le programme prévu permettra d'assurer la navigation des 1 350 tonnes conformément aux prévisions reprises ci-après :

gerechtvaardigd door de verouderde staat van de meeste kunstwerken, inzonderheid die van het kanaal van Pommerœul naar Antoing, en door de noodzakelijkheid de chronische overstromingen langs de Hene te keer te gaan.

In 1957 zullen de werken tot het voltooiën van het noordervak van de Ringvaart rond Gent worden aanbesteed, evenals de werken nodig voor het in bedrijf stellen van de stuwsuis te Ampsin-Neuville.

In 1960 is de voltooiing van de normalisatie van de Samber voorzien tussen de stuwsuis te Montignies en Châtelet, voltooiing die volstrekt noodzakelijk is geworden tengevolge van de verzakking van de spoorbrug van Acoz.

In 1961 en 1962 zullen de inspanningen worden voortgezet voor de werken aan de Samber en de Maas.

De aanbestedingen voor de Bovenschelde in 1964, zullen deze voor de ringvaart rond Gent, zich uitstrekkende van 1961 tot 1964, gepast komen aanvullen.

Vanaf 1964 zullen de werken tot modernisering van het kanaal van het Centrum worden aanbesteed, zo zal een beperkt verbeteringsprogramma geheel worden afgewerkt.

Wel te weten is het voorgesteld programma uiterst dringend. Zo tijdens de uitvoering ervan geoordeeld wordt dat andere werken betreffende de waterwegen volstrekt noodzakelijk zijn, zal een aanvullend programma aan de Wetgevende Kamers worden voorgelegd.

Het is insgelijks verstaan dat deze wet de verbetering van de waterwegen die er niet in vermeld zijn, geenszins zal schaden; hetzelfde geldt voor de andere taken van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw inzake waterwegen, zoals de verdediging van de kust, de verbetering van de uitrusting der havens, het bouwen van stuwdammen en van hun toevoerleidingen.

De uitvoering der werken volgens het voorziene programma zal het varen met schepen van 1 350 ton mogelijk maken overeenkomstig de hiernavolgende vooruitzichten :

<i>Canal de Charleroi à Bruxelles et branche principale de Senefte à La Louvière :</i>										<i>Kanaal van Charleroi naar Brussel, alsmede de hoofdvertakking van Senefte naar La Louvière :</i>
Section Charleroi-Senefte ...			1960							Vak Charleroi-Senefte;
Section Senefte-Clabecq ...			1960							Vak Senefte-Klabbeek;
Branche principale de Senefte à La Louvière.			1960							Hoofdvertakking van Senefte naar La Louvière.
<i>Canal Nimy-Péronnes :</i>										<i>Kanaal Nimy-Péronnes :</i>
Section Péronnes-Callenelle .			1960							Vak Péronnes-Callenelle;
Section Blaton-Callenelle ...				1961						Vak Blaton-Callenelle.
<i>Sambre :</i>										<i>Samber :</i>
Entre Monceau et Namur ...							1965			Tussen Monceau en Namen.
<i>Meuse (*) :</i>										<i>Maas (*) :</i>
Entre Namur et Liège						1964				Tussen Namen en Luik;
Entre la frontière française et Namur.						1964				Tussen de Franse grens en Namen.

(*) Travaux ayant pour but d'augmenter l'enfoncement toléré.

(*) Werken die als doel hebben de toegelaten diepgang te verhogen.

<i>Canal circulaire autour de Gand :</i>												<i>Ringvaart rond Gent :</i>
Section nord (entre canal de Gand à Bruges et canal de Terneuzen);	1958											Noordervak (tussen het kanaal van Gent naar Brugge en het kanaal van Gent naar Terneuzen);
Section ouest (entre Haut-Escaut et canal de Gand à Bruges);					1963							Westervak (tussen de Bovenschede en het kanaal van Gent naar Brugge);
Section sud (entre Haut-Escaut et Escaut maritime).							1965					Zuidervak (tussen de Bovenschede en de Zeeschede).
<i>Haut-Escaut (**) :</i>								1966				<i>Bovenschede (**) :</i>
Entre Berchem et Gand ...								1966				Tussen Berchem en Gent;
Entre la frontière française et Berchem.												Tussen de Franse grens en Berchem.
<i>Canal du Centre :</i>												<i>Kanaal van het Centrum :</i>
Section Nimy-Obourg									1967			Vak Nimy-Obourg;
Section Obourg-Thieu										1968		Vak Obourg-Thieu;
Section Thieu-branche principale du canal de Charleroi.											1969	Vak Thieu-hoofdvertakking van het kanaal van Charleroi.

(**) Travaux de suppression de quelques passages rétrécis.

Faut-il, pour conclure, insister sur les avantages qui résulteront d'un tel programme coordonné ?

Tout d'abord, la continuité des travaux et leur concentration sur quelques voies d'eau déterminées assureront, dans le délai le plus court, la rentabilité tant de chacune d'entre ces voies que de l'ensemble du réseau.

Un second avantage réside dans la rationalisation du travail administratif; le corps des Ponts et Chaussées pourra non seulement préparer ses projets dans le calme et en connaissance de cause, mais aussi conjuguer les efforts des services en fonction du programme fixé.

De leur côté, les entrepreneurs, instruits à l'avance des travaux qui seront réalisés, s'équiperont à bon escient et ne craignant plus des abandons imprévisibles, ni des hâtes malsaines, offriront à l'Etat des conditions plus avantageuses, ce qui permettra de faire « plus avec moins ».

Enfin, connaissant la date à laquelle s'achèveront les travaux de modernisation aux voies navigables qui desservent leurs usines, les industriels pourront accorder leurs prévisions et leurs plans à ceux de l'administration, leurs investissements à ceux de l'Etat.

Les sacrifices consentis aujourd'hui profiteront aux générations futures, car si elles représentent un effort financier considérable, les dépenses de tels investissements sont rentables et productives.

Aussi peut-on affirmer sans crainte de se tromper que la modernisation des voies navigables réalisée selon le plan d'ensemble et les méthodes rationnelles proposées constituent un facteur particulier mais combien efficace de la prospérité de la Belgique dans le monde de demain.

Le Ministre des Finances,

H. LIEBAERT.

Le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction,

O. VANAUDENHOVE.

(**) Werken die enkele vernauwingen moeten opheffen.

Moet, om te besluiten, nog de nadruk worden gelegd op de voordelen die aan zulk gecoördineerd programma verbonden zijn ?

Om te beginnen zal door de continuïteit van de werken en de concentratie van de middelen op enkele wel bepaalde waterwegen, gezorgd worden voor een spoedige rendabiliteit, zowel van ieder van die waterwegen als van het gezamenlijk net.

Een tweede voordeel is gelegen in de rationalisatie van het administratiewerk; het korps van Bruggen en Wegen zal niet alleen de ontwerpen rustig en met kennis van zaken kunnen voorbereiden, doch zal tevens de krachten van de verschillende diensten kunnen samenbundelen overeenkomstig het uitgestippelde programma.

Van hun kant zullen de aannemers, die op voorhand ingelicht zullen zijn over de geplande werken, met volledige kennis de nodige voorzieningen kunnen treffen en niet meer bevreesd hoeven te zijn voor plotselinge stopzetting of bespoediging van de werken. Zij zullen derhalve aan de Staat voordeliger voorwaarden kunnen aanbieden, zodat het mogelijk zal zijn « meer te doen met minder ».

De industriëlen ten slotte, omdat zij de datum kennen van de voltooiing der modernisering van de waterwegen die hun fabrieken bedienen, zullen hun vooruitzichten en plannen op die van het bestuur, hun beleggingen op die van de Staat kunnen afstemmen.

De thans gebrachte offers zullen ten goede komen aan de komende geslachten want, het zij dan dat ze een grote financiële inspanning vertegenwoordigen, de uitgaven voor dergelijke beleggingen zijn rendabel en productief.

Men mag dan ook met zekerheid verklaren dat de modernisering van de waterwegen, uitgevoerd volgens het voorgestelde algemeen plan en rationele methodes, een bijzondere doch zo doeltreffende factor van 's Lands welvaart in de wereld van morgen vormen.

De Minister van Financiën,

PROJET DE LOI

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.

Est déclaré d'intérêt national et urgent l'exécution des travaux de modernisation ou de construction des voies navigables énumérées ci-après, en vue de les rendre accessibles aux bateaux de 1 350 tonnes ou plus :

- 1° le canal de Charleroi à Bruxelles ainsi que la branche principale de Seneffe à La Louvière;
- 2° le canal Nimy-Péronnes;
- 3° la Sambre entre Monceau et Namur;
- 4° la Meuse entre Liège et la frontière française;
- 5° le canal circulaire autour de Gand;
- 6° le Haut-Escaut;
- 7° le canal du Centre.

Art. 2.

Le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction est autorisé à prendre toutes dispositions utiles en vue de l'engagement de l'ensemble des dépenses — y compris les acquisitions de biens immeubles — relatives à l'exécution d'un programme réduit, strictement nécessaire pour permettre la navigation des bateaux de 1 350 tonnes sur les voies navigables énumérées à l'article premier, pendant une période de 10 ans allant de 1957 à 1966 inclusivement, de manière à ce que les adjudications aient lieu dans l'ordre suivant :

WETSONTWERP

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 het advies van Onze in Raad vergaderde 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.

Worden van nationaal belang en dringend verklaard de werken tot modernisering of tot aanleg van de hierna opgesomde waterwegen om ze bevaarbaar te maken voor schepen van 1 350 ton of meer :

- 1° het kanaal van Charleroi naar Brussel alsmede de hoofdvertakking van Seneffe naar La Louvière;
- 2° het kanaal Nimy-Péronnes;
- 3° de Samber tussen Monceau en Namen;
- 4° de Maas tussen Luik en de Franse grens;
- 5° de ringvaart rond Gent;
- 6° de Bovenschelde;
- 7° het kanaal van het Centrum.

Art. 2.

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw is er toe gemachtigd alle nodige schikkingen te treffen met het oog op de vastlegging van het geheel der uitgaven — aankopen van onroerende goederen inbegrepen — die betrekking hebben op de uitvoering van een beperkt programma, strikt noodzakelijk om de scheepvaart met schepen van 1 350 ton toe te laten op de waterwegen onder het eerste artikel opgesomd, programma dat zich uitstrekt over een tijdperk van 10 jaar, lopende van 1957 tot 1966 inbegrepen en zodanig dat de aanbestedingen in de hierna vermelde volgorde geschieden :

<i>Canal de Charleroi à Bruxelles et branche principale de Seneffe à La Louvrière :</i>										<i>Kanaal van Charleroi naar Brussel en hoofdvertakking van Seneffe naar La Louvière :</i>
Section Charleroi-Seneffe	1957									Vak Charleroi-Seneffe;
Section Seneffe-Clabecq	1957									Vak Seneffe-Klabbeek;
		1958								
			1959							
Branche principale de Seneffe à La Louvière.			1959							Hoofdvertakking van Seneffe naar La Louvière.
<i>Canal Nimy-Péronnes :</i>										<i>Kanaal Nimy-Péronnes :</i>
Section Péronnes-Callenelle	1957									Vak Péronnes-Callenelle;
		1958								
			1959							
Section Blaton-Callenelle			1959							Vak Blaton-Callenelle.
<i>Sambre :</i>										<i>Samber :</i>
De Montignies à Châtelet, y com- pris aménagement des écluses de Marcinelle et de Monceau.				1960						Tussen Montignies en Châtelet; aanpassen der sluizen van Mar- cinelle en Monceau inbegrepen;
De Floreffe à Namur				1960						Tussen Floreffe en Namen;
					1961					
De Mornimont à Floreffe					1961					Tussen Mornimont en Floreffe;
D'Aiseau à Mornimont					1961					Tussen Aiseau en Mornimont;
De Châtelet à Aiseau						1962				Tussen Châtelet en Aiseau.
<i>Meuse :</i>										<i>Maas :</i>
Entre Namur et Liège	1957				1961					Tussen Namen en Luik;
						1962				
Entre la frontière française et Namur.					1961					Tussen de Franse grens en Namen.
						1962				
<i>Canal circulaire autour de Gand :</i>										<i>Ringvaart rond Gent :</i>
Section nord (entre canal de Gand à Bruges et canal de Terneu- zen);	1957									Noordervak (tussen het kanaal van Gent naar Brugge en het kanaal van Gent naar Terneu- zen);
Section ouest (entre Haut-Escaut et canal de Gand à Bruges);					1961					Westervak (tussen de Bovenschelde en het kanaal van Gent naar Brugge);
Section sud (entre Haut-Escaut et Escaut maritime).						1962		1963		Zuidervak (tussen de Bovenschelde en de Zeeschelde).
							1964			
<i>Haut-Escaut :</i>										<i>Bovenschelde :</i>
Entre Berchem et Gand							1964			Tussen Berchem en Gent;
Entre frontière française et Ber- chem.							1964			Tussen de Franse grens en Ber- chem.
<i>Canal du Centre :</i>										<i>Kanaal van het Centrum :</i>
Section Nimy-Obourg							1964			Vak Nimy-Obourg;
Section Obourg-Thieu							1964			Vak Obourg-Thieu;
Section Thieu-branche principale du canal de Charleroi.								1965		Vak Thieu-hoofdvertakking van het kanaal van Charleroi.
									1966	

Art. 3.

Il est ouvert au budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires de l'exercice 1956, sous un article 497bis (nouveau) intitulé : « Programme des 1 350 tonnes » un crédit d'engagement de 1 013 137 000 francs et un crédit de paiement de 969 268 000 francs conformément aux indications du tableau annexé à la présente loi.

Les crédits d'engagement et de paiement faisant l'objet de l'article 498 de ce même budget sont réduits respectivement à 409 526 000 francs et à 100 860 000 francs.

Art. 3.

Er wordt op de begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1956 onder een artikel 497bis (nieuw) met als benaming : « Programma der 1 350 ton schepen » een vastleggingskrediet van 1 miljard 13 137 000 frank en een betalingskrediet van 969 268 000 frank uitgetrokken overeenkomstig de aanwijzingen van de tabel gevoegd bij onderhavige wet.

De vastleggings- en de betalingskredieten die het voorwerp uitmaken van artikel 498 van diezelfde begroting worden respectievelijk op 409 526 000 frank en 100 860 000 frank teruggebracht.

Art. 4.

Il sera prévu au minimum chaque année, à partir de 1957, au budget des Recettes et Dépenses extraordinaires, les crédits d'engagement indiqués au tableau ci-dessous (en millions de francs), ainsi que les crédits de paiement y afférents.

Art. 4.

Te beginnen vanaf 1957, zullen er ieder jaar op de begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven minimum de in hierna volgende tabel (in miljoen frank) opgegeven vastleggingskredieten alsmede de er op betrekking hebbende betalingskredieten worden voorzien.

Année : — Jaar :	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Crédits d'engagement. — Vastleggingskredieten	1 000	1 250	1 250	1 250	1 250	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000

Donné à Bruxelles, le 27 juin 1956.

| Gegeven te Brussel, de 27 juni 1956.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

Le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction, | *De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,*

O. VANAUDENHOVE.

Art. 497bis (nouveau). — Programme des 1 350 tonnes.

(En milliers de francs. —

Art.	DESIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES	Évaluation des dépenses suivant programme <i>Raming der uitgaven volgens het programma</i>		CRÉDITS D'ENGAGEMENT — VASTLEGGINGSKREDIETEN		
		Primitif	Ajusté	Obligations contractées en 1954 et antérieurement	Plafond autorisé par les lois budgétaires antérieures	Obligations nouvelles autorisées par la présente loi
		— Oorspronkelijk	— Aangepast	— Verplichtingen aangegaan in 1954 en vroeger	— Door de vorige begrotings- wetten toegestaan plafon	— Nieuwe verplichtingen toegestaan door de huidige wet
1	2	3	4	5	6	7
	Obligations nouvelles autorisées : 1 013 137 000 francs; Crédit de paiement sollicité : 969 268 000 francs.					
	A. — Canal Charleroi-Bruxelles	(1) 2 500 000				
	Modernisation entre Charleroi et Clabecq :					
1	Débouché en Sambre (deuxième partie)	365 000	—	330 000	340 000	25 000
2	Construction de l'écluse 1 F à Marchienne-au- Pont;	235 000	—	211 099	220 099	14 901
3	Creusement du bief entre les écluses 1 F et 2 F .	184 154	—	—	165 000	19 154
4	Construction de l'écluse 2 F à Gosselies et de ses liaisons amont et aval;	379 900	—	249 996	249 996	129 904
5	Crête de partage amont, deuxième partie, sec- tion B, territoire de Godarville—Gouy—Pont-à- Celles et Luttre;	339 851	—	194 851	339 851	—
6	Construction de l'écluse 3 F à Viesville et de ses liaisons amont et aval :					
	a) Ecluse	300 000	—	—	—	300 000
	b) Equipement électromécanique	30 000	—	—	—	30 000
7	Construction du pont dans la traversée de Vies- ville.	12 000	—	—	—	12 000
	B. — Canal Nimy-Blaton-Péronnes	(1) 900 000				
8	Traversée du Mont des Groseilliers à Blaton ...	111 733	—	—	100 000	11 733
9	Section Baudour-Hautrage : Construction du pont de Villerot	12 000	—	—	—	12 000
10	C. — Sambre	(1) 1 400 000				
	Amélioration entre les écluses n° 15 et 17, y compris suppression des écluses n° 16 et 17 et mise en service du nouveau barrage-écluse d'Auvelais;	64 091	—	49 268	52 091	12 000
11	Achèvement de la normalisation dans la traverse d'Auvelais;	70 227	—	64 000	64 000	6 227
12	Normalisation entre le pont-rails de Floriffoux et l'écluse de Bauce.	70 000	—	—	70 000	—

(1) Montant des obligations encore à contracter à partir du 1^{er} janvier 1956.

Art. 497bis (nieuw). — Programma der 1 350 ton schepen.

In duizendtallen frank.)

CREDITS DE PAIEMENT						AANWIJZING	Art.
BETALINGSKREDIETEN							
Plafond nouveau autorisé	Dépenses ordonnées en 1954 et antérieurement	Plafond des dépenses pouvant être ordonnées jusqu'au 31.XII.1955 en vertu des lois budgétaires antérieures	Paiements nouveaux autorisés par la présente loi	Plafond nouveau autorisé			
Nieuw toegestaan plafon	In 1954 en vroeger geordonnan- ceerde uitgaven	Plafon van de uitgaven welke tot 31.XII.1955 mogen geor- donnanceerd worden krachtens vorige begro- tingswetten	Nieuwe betalingen toegestaan door de huidige wet	Nieuw toegestaan plafon			
8	9	10	11	12	13	14	
					Toegestane nieuwe verplichtingen : 1 013 137 000 frank; Aangevraagd betalingskrediet : 969 268 000 frank.		
					A. — Kanaal Charleroi-Brussel.		
					Modernisering tussen Charleroi en Klabbeek :		
					Uitmonding in de Samber (tweede deel)	1	
					Bouwen van de sluis 1 F te Marchienne-au-Pont.	2	
					Aanleggen van het pand tussen de sluizen 1 F en 2 F;	3	
					Bouwen van de sluis 2 F te Gosselies en van haar boven- en benedenaansluitingen;	4	
					Bovenverdeelpand, tweede deel, vak B, grond- gebied Godarville—Gouy—Pont-à-Celles en Luttre;	5	
					Bouwen van de sluis 3 F te Viesville en van haar boven- en benedenaansluitingen :	6	
					a) Sluis;		
					b) Electromechanische uitrusting.		
					Bouwen van de brug in de doortocht van Vies- ville.	7	
					B. — Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes.		
					Doorgraving van de « Mont des Groseilliers » te Blaton;	8	
					Vak Baudour-Hautrage :	9	
					Bouwen van de brug te Villerot		
					C. — Samber.	10	
					Verbetering tussen de sluizen n ^o 15 en 17, inbe- grepen het afschaffen van de sluizen n ^o 16 en 17 en in bedrijf stellen van de nieuwe sluis met stuw te Auvelais;		
					Voltoeien van het normaliseren in de doortocht te Auvelais;	11	
					Normalisering tussen de spoorbrug te Floriffoux en de sluis te Bauce.	12	

(1) Bedrag der vanaf 1 Januari 1956 aan te gane verplichtingen.

(En milliers de francs. —

Art.	DESIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES	Évaluation des dépenses suivant programme <i>Raming der uitgaven volgens het programma</i>		CRÉDITS D'ENGAGEMENT VASTLEGGINGSKREDIETEN		
		Primitif	Ajusté	Obligations contractées en 1954 et antérieurement	Plafond autorisé par les lois budgétaires antérieures	Obligations nouvelles autorisées par la présente loi
		Oorspronkelijk	Aangepast	Verplichtingen aangegaan in 1954 en vroeger	Door de vorige begrotings- wetten toegestaan plafon	Nieuwe verplichtingen toegestaan door de huidige wet
1	2	3	4	5	6	7
13	D. — Meuse Construction d'un barrage éclusé à Ampsin- Neuville ;	(1) 1 000 000	—	—	—	—
	a) Barrage éclusé	335 718	—	200 000	280 000	55 718
	b) Equipement électromécanique	51 500	—	—	—	51 500
14	Reconstruction du barrage de La Plante à Namur.	50 000	—	—	—	50 000
	E. — Canal circulaire à Gand	(1) 1 564 000	—	—	—	—
	Section sud :					
15	Construction du pont-route W 15 à Melle, dans la route Bruxelles-Gand;	31 478	—	31 478	31 478	—
16	Construction du pont-rails S 4 à Merelbeke sous les voies entre les stations de Melle et de Merelbeke.	87 279	—	87 279	87 279	—
	Section nord :					
17	Construction du pont-route W 16 à Mariakerke, dans la route Gand-Bruges;	40 532	—	—	40 532	—
18	Construction du pont-route W 17 dans les routes de l'Etat nos 56 et 58;	16 328	—	—	16 328	—
19	Construction de défenses de berges	30 548	—	—	30 548	—
20	Construction du complexe de l'écluse E 1 et du barrage B 1;	180 000	—	—	—	180 000
21	Construction du pont-route W 18	18 000	—	—	—	18 000
	F. — Haut-Escaut	(1) 2 850 000	—	—	—	—
22	Rectification des courbes de Pottes	35 000	—	—	—	35 000
	G. — Dépenses supplémentaires.					
23	Dépenses supplémentaires. — Imprévus	50 000	—	—	—	50 000
	Total de l'article 497bis.	3 100 339	—	—	2 087 202	1 013 137
		=====	=====	=====	=====	=====

(1) Montant des obligations encore à contracter à partir du 1^{er} janvier 1956.Vu pour être annexé à la loi du
BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

H. LIEBAERT.

Le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction,

O. VANAUDENHOVE.

In duizendtallen frank.)

CRÉDITS DE PAIEMENT — BETALINGSKREDIETEN					AANWIJZING VAN DE DIENSTEN EN VAN HET VOORWERP DER UITGAVEN	Art.
Plafond nouveau autorisé — Nieuw toegestaan plafon	Dépenses ordonnancées en 1954 et antérieurement — In 1954 en vroeger geordonnan- ceerde uitgaven	Plafond des dépenses pouvant être ordonnées jusqu'au 31.XII.1955 en vertu des lois budgétaires antérieures — Plafon van de uitgaven welke tot 31.XII.1955 mogen geor- donnanceerd worden krachtens vorige begro- tingswetten	Paiements nouveaux autorisés par la présente loi — Nieuwe betalingen toegestaan door de huidige wet	Plafond nouveau autorisé — Nieuw toegestaan plafon		
8	9	10	11	12	13	14
335 718	—	75 000	175 000	250 000	D. — <i>Maas</i> . Bouwen van een sluis met stuw te Ampsin- Neuville :	13
51 500	—	—	15 000	15 000	a) Sluis met stuw;	
50 000	—	—	10 000	10 000	b) Electromechanische uitrusting.	
					Herbouwen van de stuw van La Plante te Namen.	14
					E. — <i>Ringvaart te Gent</i> . Zuidervak :	
31 478	—	20 000	5 000	25 000	Bouwen van de wegbrug W 15 te Melle, in de weg Brussel-Gent;	15
87 279	35 000	73 971	13 308	87 279	Bouwen van de spoorbrug S 4 te Merelbeke onder sporenbundel tussen de stations Melle en Merelbeke.	16
40 532	—	1 000	12 000	13 000	Noordervak :	
16 328	—	1 000	12 000	13 000	Bouwen van de wegbrug W 16 te Mariakerke, in de weg Gent-Brugge;	17
30 548	—	1 000	10 000	11 000	Bouwen van de wegbrug W 17 in de Rijkswegen n ^o 56 en 58;	18
180 000	—	—	25 000	25 000	Aanleggen van boordvoorzieningen	19
18 000	—	—	8 000	8 000	Bouwen van het sluizencomplex E 1 en van de stuw B 1;	20
35 000	—	—	10 000	10 000	Bouwen van de wegbrug W 18	21
50 000	—	—	50 000	50 000	F. — <i>Bovenschede</i> . Rechttrekken van de bochten van Pottes	22
3 100 339	492 835	1 155 614	969 268	2 124 882	G. — <i>Bijkomende uitgaven</i> . Bijkomende uitgaven. — Onvoorziene	23
=====	=====	=====	=====	=====	Totaal van het artikel 497bis.	

(1) Bedrag der vanaf 1 Januari 1956 aan te gane verplichtingen.

Ons bekend om te worden gevoegd bij de wet van
BAUDOUIN.

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Financiën,
H. LIEBAERT.

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,
O. VANAUDENHOVE.

(22)



