

Chambre des Représentants

SESSION 1957-1958.

27 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.

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a consacré un examen attentif à cet important projet de loi, qui modifie le Plan décennal d'investissements pour le port d'Anvers, tel qu'il a été fixé par la loi du 5 juillet 1956.

Le Ministre a fait un bref exposé du projet, en se référant à l'Exposé des Motifs et aux renseignements qui sont consignés dans le rapport de M. le sénateur De Block (*Doc. Sénat n°s 194 et 226, session 1957-1958*).

Depuis le vote de la loi du 5 juillet 1956, l'Histoire a été marquée par un événement important : la crise de Suez. Celle-ci a mis à nu la nécessité vitale des pétroliers à gros

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Brunfaut.

A. — Membres : MM. Behogne, Bijnsens, De Nolf, De Taeye, Gillès de Pélichy, Jacques (Mathieu), Lambotte, Moriau, Van den Daele, Verboven, Wirix. — Bonjean, De Keuleneir, Geldof, Hicquet, Husson, Juste, Martel, Peeters (Justin), Sainte, Toubeau. — Becquevort, Lahaye.

B. — Membres suppléants : M. Delwaide, M^{me} Fontaine-Van Hoof, MM. Kofferschläger, Mertens, Van Acker (Benoit), Van Goey. — Bertelson, Cugnon, Deconinck, Detiège, Paque. — Cornet.

Voir :

891 (1957-1958) :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1957-1958.

27 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.

VERSLAG

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

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

Uw Commissie heeft een grondige studie gewijd aan dit belangrijk wetsontwerp, waardoor het tienjarenplan voor investeringen in de haven van Antwerpen, zoals het bij de wet van 5 juli 1956 wordt omschreven, wordt gewijzigd.

De Minister heeft het ontwerp bondig toegelicht, daarbij verwijzend naar de Memorie van Toelichting en naar de gegevens die voorkomen in het verslag van de heer senator De Block (*Stuk Senaat n°s 194 en 226, zitting 1957-1958*).

Sedert de goedkeuring van de wet van 5 juli 1956 heeft zich een belangrijke internationale gebeurtenis voorgedaan : de Suez-crisis. Tijdens deze crisis is afdoende geble-

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Brunfaut.

A. — Leden : de heren Behogne, Bijnsens, De Nolf, De Taeye, Gillès de Pélichy, Jacques (Mathieu), Lambotte, Moriau, Van den Daele, Verboven, Wirix. — Bonjean, De Keuleneir, Geldof, Hicquet, Husson, Juste, Martel, Peeters (Justin), Sainte, Toubeau. — Becquevort, Lahaye.

B. — Plaatsvervangende leden : de heer Delwaide, Mevr. Fontaine-Van Hoof, de heren Kofferschläger, Mertens, Van Acker (Benoit), Van Goey. — Bertelson, Cugnon, Deconinck, Detiège, Paque. — Cornet.

Zie :

891 (1957-1958) :

— N° 1 : Ontwerp door de Senaat overgezonden.

H. — 355.

tonnage. Actuellement, le port d'Anvers est capable de recevoir des navires de maximum 35 000 tdw; la construction d'une nouvelle écluse dans le nord de la province d'Anvers, près de la frontière belgo-néerlandaise qui relierait l'Escaut aux nouveaux Bassins B1 et B2 prévus par le Plan décennal, rendrait immédiatement possible l'entrée dans le port de pétroliers de 50 000 tdw, moyennant quelques aménagements peu importants de l'Escaut. Ultérieurement des navires de tonnage plus élevé pourront y avoir accès.

C'est pourquoi le Gouvernement a décidé d'octroyer pour la construction de cette écluse, des crédits d'engagement supplémentaires de 900 000 000 de francs entièrement à charge de l'Etat, et qui seront répartis sur les trois exercices 1959, 1960 et 1961.

Afin de pouvoir coordonner la construction de la nouvelle écluse avec l'aménagement des nouveaux bassins, il est prévu par le projet que l'ordre des travaux, tel qu'il est fixé par l'article 2 de la loi du 5 juillet 1956, pourra être modifié par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Le Ministre a ajouté que, vu l'importance de cette écluse, une Commission sera constituée, en vue de déterminer les dimensions utiles de l'ouvrage et son emplacement. Les études en vue de préparer les documents d'adjudication prendront environ deux ans, et l'exécution des travaux est évaluée à une durée de quatre années.

*
**

Au cours de la discussion générale, un membre a exprimé sa satisfaction à l'endroit du projet. Il a déclaré qu'en égard aux efforts accomplis par les villes portuaires de l'Europe occidentale, le projet répondait à une nécessité absolue. Un simple coup d'œil sur les renseignements qui figurent dans l'Exposé des Motifs du projet, révèle qu'il y a actuellement en chantier 523 pétroliers de 30 000 à 50 000 tdw, alors que notre port national n'a qu'une capacité maximum de 35 000 tdw. L'extension du trafic pétrolier présente un intérêt vital pour les villes portuaires; si le port de Rotterdam a enregistré de grands progrès, c'est au trafic pétrolier qu'il le doit.

Le même commissaire insiste sur la nécessité de hâter la construction des nouveaux bassins B1 et B2, en vue de leur connexion avec la nouvelle écluse. Il fait observer notamment que dans la loi du 5 juillet 1956, les deux bassins B1 et B2 ne sont prévus qu'en fin de programme. En conséquence, il demande quelles mesures seront prises pour que la mise en service de la nouvelle écluse ne soit pas retardée. Plusieurs membres évoquent la construction envisagée de pipes-lines destinés à desservir certains ports européens et demandent au Ministre de veiller à ce que les intérêts de nos ports ne soient pas méconnus. Un commissaire demande qu'au cas où des pipes-lines seraient installés, il soit envisagé d'en faire bénéficier les régions économiquement déprimées. Un autre membre, enchaînant sur la même question, a demandé de connaître la différence entre les prix de transport du pétrole par pipe-line et par pétrolier. Si le prix par pipe-line est nettement inférieur, il pourrait en résulter un préjudice désastreux pour les villes portuaires qui ne seraient pas desservies par ce pipe-line.

Le Ministre a répondu qu'il suivait avec grande attention, de même que son collègue, le Ministre des Affaires Economiques, les projets concernant la construction de pipes-lines. Quant à la question des prix de transport, le Ministre déclare que la différence de prix des transports par pipe-

ken hoe buitengewoon belangrijk tankschepen met grote tonnemaat zijn. Thans is de haven van Antwerpen toegankelijk voor schepen van 35 000 ton ten hoogste; het bouwen, in het noorden van de provincie Antwerpen, nabij de Nederlands-Belgische grens, van een nieuwe sluis die de Schelde zou verbinden met de nieuwe dokken B1 en B2, waarvan sprake is in het tienjarenplan, zou, mits enkele weinig belangrijke aanpassingswerken op de Schelde, direct mogelijk maken dat tankschepen van 50 000 ton de haven binnenvaren, en later zelfs schepen met nog grotere tonnemaat.

Daarom heeft de Regering besloten voor de bouw van deze sluis bijkomende vastleggingskredieten ten bedrage van 900 000 000 frank toe te staan, geheel ten laste van de Staat en die over drie dienstjaren zullen worden verdeeld : 1959, 1960 en 1961.

Om de bouw van de nieuwe sluis te kunnen coördineren met de inrichting van de nieuwe dokken, heeft men in het ontwerp bepaald dat de rangorde der werken, zoals bepaald in artikel 2 van de wet van 5 juli 1956, kan worden gewijzigd bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

De Minister voegt hieraan toe dat, gezien het belang van deze sluis, een Commissie zal worden opgericht om de juiste afmetingen en de plaats van dit kunstwerk te bepalen. De studie met het oog op de voorbereiding van de aanbestedingsdocumenten zal circa twee jaar in beslag nemen, en de duur van de werken wordt op vier jaar geraamd.

*
**

Tijdens de algemene beraadslaging heeft een lid zijn vol-doening over het ontwerp uitgesproken. Hij verklaarde dat het ontwerp, gezien de inspanningen die door de havensteden van West-Europa worden gedaan, volstrekt noodzakelijk is. Uit de gegevens die in de Memorie van Toelichting van het ontwerp worden verstrekt, blijkt al dadelijk dat er momenteel 523 tankschepen van 30 000 à 50 000 ton in aanbouw zijn, terwijl onze nationale haven slechts toegankelijk is voor schepen van 30 000 ton ten hoogste. De uitbreiding van het petroleumvervoer is van vitaal belang voor de havensteden; indien de haven van Rotterdam een aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt, dank zij dat in eerste instantie aan het petroleumvervoer.

Hetzelfde lid betoogt nadrukkelijk dat er spoed moet worden gezet achter de bouw van de nieuwe dokken B1 en B2 met het oog op hun verbinding met de nieuwe sluis. Hij wijst er namelijk op dat bij de wet van 5 juli 1956 in de twee dokken B1 en B2 slechts op het einde van het programma voorkomen. Derhalve vraagt hij welke maatregelen zullen worden genomen om het in bedrijf stellen van de nieuwe sluis niet te vertragen. Verscheidene leden brengen de voorgenomen aanleg van pipelines ter sprake, die bestemd zijn voor het bedienen van sommige Europese havens. Zij verzoeken de Minister er voor te waken dat de belangen van onze havens niet worden miskend. Een lid vraagt de economische misdeelde gewesten te bedenken ingeval pipelines worden aangelegd. In datzelfde verband wenste een ander lid het verschil te kennen tussen de prijzen voor het vervoer van petroleum per pipeline en per tankschip. Indien de prijs voor pipeline transport merkkelijk lager ligt, zou zulks een rampzalige schade kunnen berokkenen aan de havensteden die niet door de pipeline worden bediend.

De Minister antwoordt dat hij evenals zijn ambtgenoot van Economische Zaken, met grote aandacht de ontwerpen betreffende het aanleggen van pipelines volgt. Met betrekking tot de transportprijzen verklaart de Minister dat het verschil tussen de prijzen voor het vervoer per pipeline

line ou par pétrolier n'est pas aussi considérable qu'on le croirait à première vue; cette différence ira d'ailleurs en diminuant à mesure que le tonnage des tankers augmentera. D'autre part, c'est surtout l'incidence de la distance du parcours en pipe-line et du parcours en tankers qui importe dans le coût du frêt.

Le Ministre a ensuite déclaré que l'étude de la construction de la nouvelle écluse prendra deux ans, et que l'exécution durera de trois à quatre ans, si bien qu'il ne faut pas escompter l'achèvement de ces travaux avant les années 1963-1964.

Un autre membre a demandé si les installations actuelles au cœur même du port d'Anvers, et notamment le bassin pétrolier, permettront la réception des navires à gros tonnage.

Le Ministre a répondu que des aménagements devront en effet être effectués par la ville d'Anvers. Mais ils ne nécessiteront que des travaux de dragage peu coûteux. Ce qui importe surtout, c'est l'extension de nos possibilités dans le Nord de la province. Le Ministre déclare, suite à une observation d'un membre, que les travaux prévus tiendront évidemment compte des possibilités de l'avenir, et que l'écluse sera faite pour le passage de très gros pétroliers.

Enfin, un membre a demandé au Ministre si le projet impliquait l'abandon des projets d'extension du port de Zeebrugge.

Le Ministre a répondu qu'il n'en était pas question. Il n'existe aucune incompatibilité entre le plan d'extension du port d'Anvers et celui du port de Zeebrugge. Il ajoute que le projet Cantor n'est pas abandonné et que des négociations à ce sujet sont toujours en cours à Washington entre M. Cantor et le Gouvernement des Etats-Unis. Notre politique portuaire s'achemine inéluctablement vers la spécialisation des villes portuaires : chaque port aura sa fonction propre. Mais il importe que cette politique soit menée exclusivement sur le plan national, et qu'elle ne pâtisse pas d'une concurrence qui irait à l'encontre de nos intérêts portuaires nationaux.

A la demande de deux commissaires, le Ministre déclare que le Gouvernement poursuit activement les négociations avec les Pays-Bas au sujet de la nouvelle écluse de Terneuzen.

Les articles et l'ensemble du projet de loi ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

R. BECQUEVORT.

Le Président a.i.,

G. GILLES de PÉLICHY.

en per schip niet zo groot is als men op het eerste gezicht zou denken; dit verschil zal trouwens verminderen naarmate dat de tonnemaat van de tankschepen zal toenemen. Anderzijds speelt vooral de afstand van het traject in pipe-line met deze van het tankschip een rol in de vrachtprijs.

De Minister verklaarde vervolgens dat de studie in verband met de bouw van de nieuwe sluis twee jaar zal in beslag nemen en dat de uitvoering drie à vier jaar zou duren, zodat de voltooiing van deze werken niet kan worden verwacht vóór de jaren 1963-1964.

Een ander commissielid stelde de vraag of de huidige installaties in het hart zelf van de haven van Antwerpen, en met name het petroleumdok, het mogelijk zullen maken schepen met grote tonnemaat toe te laten.

De Minister antwoordde dat de inrichtingswerken inderdaad door de stad Antwerpen uitgevoerd zullen moeten worden, doch dat zij slechts weinig kostende baggerwerken zullen eisen. Waarop het vooral aankomt, is de uitbreiding van onze moeilijkheden in het Noorden van de provincie. De Minister verklaart, ingevolge een opmerking van een commissielid, dat de bedoelde werken natuurlijk rekening zullen houden met de toekomstmogelijkheden en dat de sluis zal worden gebouwd voor de doortocht van super-tankers.

Ten slotte vroeg een commissielid aan de Minister of het ontwerp in zich sluit dat van de werken tot uitbreiding van de haven van Zeebrugge wordt afgezien.

De Minister antwoordde dat daarvan geen sprake was. Er bestaat geen onverenigbaarheid tussen het plan tot uitbreiding van de haven van Antwerpen en dat van de haven van Zeebrugge. Hij voegde hieraan toe dat het ontwerp Cantor niet is prijsgegeven en dat de onderhandelingen daarover te Washington tussen de heer Cantor en de Regering van de Verenigde Staten worden voortgezet. Onze havenpolitiek is onvermijdelijk gericht op de specialisatie der havensteden : elke haven zal haar eigen functie hebben. Maar het is van belang dat deze politiek uitsluitend wordt gevoerd op het nationaal vlak en dat zij niet zou lijden onder een mededinging, die zou ingaan tegen onze nationale havenbelangen.

Op de vraag van twee commissieleden verklaart de Minister dat de Regering de onderhandelingen met Nederland over de nieuwe sluis te Terneuzen actief voortzet.

De artikelen en het wetsontwerp in zijn geheel werden eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

R. BECQUEVORT.

De Voorzitter a.i.,

G. GILLES de PÉLICHY.

Chambre des Représentants

SESSION 1957-1958.

27 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.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA
COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS,
PAR M. BECQUEVORT.

ERRATUM.

A la première page, deuxième alinéa, au lieu de :

« ... consignés dans le rapport de M. le sénateur De Block »,

lire :

« ... consignés dans le rapport de M. le sénateur Block ».

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1957-1958.

27 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.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
OPENBARE WERKEN, UITGEBRACHT
DOOR DE HEER BECQUEVORT.

ERRATUM.

Op de eerste bladzijde, in het tweede lid, in plaats van :

« ... die voorkomen in het verslag van de heer senator De Block », -

leze men :

« ... die voorkomen in het verslag van de heer senator Block ».