

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

4 MARS 1959.

PROJET DE LOI

portant modification de la loi du 9 mars 1957, donnant le planning des crédits budgétaires à allouer, en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1 350 tonnes, ou plus, de certaines voies navigables.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 9 mars 1957 prévoit l'exécution, pendant une période de 10 ans — allant de 1957 à 1966 — d'un programme réduit de modernisation en vue de rendre possible la navigation des 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-Blaton-Péronnes;
3. la Sambre entre Monceau-sur-Sambre 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.

Tenant compte des besoins impérieux des industries carolorégiennes et boraines, cette loi accorde la priorité aux travaux de modernisation du canal de Charleroi à Bruxelles et du canal Nimy-Blaton-Péronnes.

L'expérience acquise depuis la promulgation a mis en évidence les avantages d'une telle loi.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

4 MAART 1959.

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 9 maart 1957 die de planning aangeeft van de toe te kennen begrotingskredieten 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,

De wet van 9 maart 1957 voorziet de uitvoering, in een tijd van 10 jaar, gaande van 1957 tot 1966, van een beperkt moderniseringsprogramma ten einde de vaart met schepen van 1 350 ton mogelijk te maken op de volgende waterwegen :

1. het kanaal van Charleroi naar Brussel, evenals de hoofdvertakking van Seneffe naar La Louvière;
2. het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes;
3. de Samber tussen Monceau-sur-Sambre 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.

Rekening houdend met de dwingende behoeften van de industrieën in de streek van Charleroi en in de Borinage, is bij de wet voorrang verleend aan de werken tot modernisering van het kanaal van Charleroi naar Brussel en het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes.

De sedert de afkondiging van de wet opgedane ervaring heeft de voordelen van een dergelijke planning in het licht gesteld.

Elle a permis de concentrer, sur les voies navigables précitées, des efforts dont la dispersion aurait inévitablement retardé la rentabilité des capitaux investis.

Grâce à la rationalisation du travail administratif et technique qui en découle, la modernisation du canal Nimy-Blaton-Péronnes, entamée en 1938, a reçu une impulsion nouvelle et décisive, puisque le programme prévu pour l'achèvement de cette liaison, sera intégralement respecté et que les dernières adjudications auront lieu avant la fin de l'année 1959.

L'exécution du programme relatif au canal de Charleroi à Bruxelles a également été favorisée, dans une large mesure, par la priorité que lui accorde la loi du 9 mars 1957 et la continuité qui en découle. Le fait que certaines adjudications devront vraisemblablement être reportées à l'année 1960, est uniquement imputable à des raisons d'ordre technique, dont l'influence pourra malgré tout être réduite au strict minimum, par la conjugaison des efforts résultant de la coordination assurée par le programme fixé.

Bien entendu, cela ne signifie nullement qu'un tel programme doive être exécuté *ne varietur*. Les circonstances qui existaient au moment de son établissement peuvent se modifier. Il serait évidemment absurde de ne pas lui faire subir les adaptations que réclame éventuellement l'évolution de la conjoncture.

Or, personne n'ignore que, depuis quelques mois, de nouveaux problèmes d'ordre économique et social se posent avec une acuité particulière dans le Borinage; ils sont étroitement liés à la rationalisation de l'industrie charbonnière, et entraînent l'impérieuse nécessité de créer les conditions d'une reconversion économique grâce à l'implantation d'activités nouvelles de remplacement.

Le Gouvernement a, dès lors, décidé de faire du Borinage une région-test. Il entend, par conséquent, y concentrer une partie importante de ses efforts, pour lui fournir notamment l'infrastructure susceptible d'y attirer les industries nouvelles, sans négliger pour autant les mesures propres à augmenter les possibilités concurrentielles de ses industries traditionnelles.

L'amélioration des liaisons, par eau, du Borinage avec les ports maritimes, s'impose à présent avec une urgence exceptionnelle, qui justifie quelques modifications à la loi du 9 mars 1957.

Ces modifications consistent, d'une part, à avancer de deux années la mise en adjudication des travaux d'amélioration du Haut-Escaut et du Canal circulaire autour de Gand, et de trois ans, ceux de la section Nimy-Obourg du canal du Centre; d'autre part, à adapter les programmes de modernisation de la Meuse, entre Namur et la frontière française et de la Sambre, entre Châtelaineau et Namur, en postposant les dernières adjudications respectivement de deux ans et d'un an.

Mais il convient d'insister sur le fait que cette modification du programme relatif à la Meuse respecte intégralement le but visé par la loi du 9 mars 1957; elle ne retarde en rien la possibilité de navigation à 1 350 tonnes avec enfoncement légèrement réduit, possibilité qui sera assurée dans le courant de 1960. Les travaux retardés ne visent que la modernisation de barrages anciens.

En ce qui concerne la Sambre, il faut noter que, pour des raisons techniques (affaissements), l'aménagement des

De wet heeft het mogelijk gemaakt de inspanningen op de voornoemde waterwegen te concentreren, terwijl een versnippering van die krachten integendeel tot gevolg zou hebben gehad dat de rendabiliteit der geïnvesteerde kapitalen onvermijdelijk zou zijn vertraagd.

Dank zij de er uit voortvloeiende rationalisatie van het administratief en technisch werk heeft de modernisering van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, waarmede in 1938 was begonnen, een nieuwe en definitieve stoot gekregen, vermits het voor die verbinding vastgestelde programma integraal zal worden nageleefd en de laatste aanbestedingen vóór het einde van het jaar 1959 zullen worden uitgeschreven.

De uitvoering van het programma betreffende het kanaal van Charleroi naar Brussel werd insgelijks in ruime mate begunstigd door de voorrang die de wet van 9 maart 1957 daaraan verleent en door de continuïteit in de uitvoering die er uit voortvloeit. Dat sommige aanbestedingen waarschijnlijk tot het jaar 1960 zullen moeten worden uitgesteld, is enkel te wijten aan redenen van technische aard, waarvan de gevolgen ondanks alles tot het strikte minimum zullen kunnen worden beperkt door de bundeling van de krachten ten gevolge van de door het vastgestelde programma verwezenlijkte coördinatie.

Wel te weten betekent zulks volstrekt niet dat een dergelijk programma *ne varietur* moet worden uitgevoerd. De omstandigheden die bestonden op het tijdstip van het opmaken er van kunnen veranderen. Het zou natuurlijk dwaas zijn indien men in dat programma niet de wijzigingen zou aanbrengen die ten gevolge van de evolutie der conjunctuur eventueel zijn geboden.

Iedereen nu weet dat sedert enkele maanden in de Borinage nieuwe problemen van economische en sociale aard op bijzonder scherpe wijze zijn gerezen: ze zijn innig verbonden met de rationalisatie van de steenkolenmijnverheid en brengen de dwingende noodzaak mede, de voorwaarden voor een economische omschakeling te scheppen door het in het leven roepen van nieuwe vervangende activiteiten.

De Regering heeft dan ook besloten van de Borinage een testgebied te maken. Dienovereenkomstig is zij voornemens een groot deel van de krachten op die streek te concentreren, inzonderheid om haar de infrastructuur te verschaffen die nieuwe industrieën kan aantrekken, zonder daarom de maatregelen te verwaarlozen die geschikt zijn om het concurrentievermogen van de aldaar gevestigde traditionele bedrijven op te voeren.

De verbetering van de scheepvaartverbindingen van de Borinage met de zeehavens krijgt thans een zo uitzonderlijk dringend karakter, dat enkele wijzigingen in de wet van 9 maart 1957 gewettigd zijn.

Die wijzigingen zijn: eensdeels, vervroeging met twee jaar van de aanbesteding der werken tot verbetering van de Bovenschelde en van de Ringvaart rond Gent, en vervroeging met drie jaar van de werken aan het vak Nimy-Obourg van het kanaal van het Centrum; andersdeels, aanpassing van de programma's tot modernisering van de Maas tussen Namen en de Franse grens en van de Sambre tussen Châtelaineau en Namen, door de laatste aanbestedingen respectievelijk twee jaar en een jaar te verdagen.

Er dient echter uitdrukkelijk op gewezen dat die programmawijziging met betrekking tot de Maas het door de wet van 9 maart 1957 nagestreefde doel volstrekt onaangetast laat; ze zal de mogelijkheid van het varen met schepen van 1 350 ton, met lichtjes verminderde diepgang, geenszins vertragen, welke mogelijkheid in de loop van het jaar 1960 zal geschapen zijn. De vertraagde werken hebben enkel betrekking op de modernisering van oude stuwen.

Aangaande de Sambre moet worden opgemerkt dat de geschiktmaking der sluizen te Marcinelle en te Monceau-

écluses de Marcinelle et de Monceau-sur-Sambre sera entamé dès 1959, c'est-à-dire en avance sur le programme initialement prévu, tandis que les travaux d'achèvement de la modernisation entre Monceau-sur-Sambre et Châtelineau, c'est-à-dire là où se trouve concentrée une partie importante de l'industrie carolorégienne, seront entamés en 1960, conformément à la loi du 9 mars 1957.

Il résulte du nouveau programme que le Borinage bénéficiera plus rapidement de l'outil propre à assurer son relèvement économique et social, sans nuire pour autant aux intérêts légitimes des industries carolorégiennes.

La modernisation du Haut-Escaut et l'exécution du Canal circulaire autour de Gand sont, en effet, indispensables pour assurer au canal Nimy-Blaton-Péronnes sa pleine efficience. Par ailleurs, il est évident que ces travaux sont également de nature à favoriser l'expansion économique du Tournaisis, de la partie sud de la Flandre Orientale, et finalement des ports de Gand et d'Anvers.

Ces quelques considérations montrent bien que les modifications faisant l'objet du projet de loi, indispensables pour renverser au plus tôt le processus de dépression économique et psychologique du Borinage, augmenteront en même temps la rentabilité du programme de modernisation de nos voies navigables.

Le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction,
O. VANAUDENHOVE.

sur-Sambre om technische redenen (verzakkingen) reeds in 1959 zal worden aangevat, d.w.z. met voorsprong op het aanvankelijk vastgestelde programma, terwijl de werken tot voltooiing van de modernisering tussen Monceau-sur-Sambre en Châtelineau, d.w.z. daar waar een groot gedeelte van de industrieën der streek van Charleroi zijn geconcentreerd, in 1960 zullen worden aangevat, zoals in de wet van 9 maart 1957 is voorzien.

Uit het nieuw programma volgt dat de Borinage sneller zal worden voorzien van het werktuig dat het economisch en sociaal herstel van die streek moet verzekeren, zonder daarom de rechtmatige belangen van de industrieën der streek van Charleroi te schaden.

De modernisering van de Bovenschelde en het graven van de Ringvaart rond Gent zijn inderdaad volstrekt noodzakelijk opdat het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes aan zijn doel volkomen zou kunnen beantwoorden. Anderdeels lijdt het geen twijfel dat die werken eveneens bevorderlijk zullen zijn voor de economische expansie van het Doornikse, van het zuidergedeelte van Oost-Vlaanderen, en ten slotte van de havens van Gent en Antwerpen.

De bovenstaande overwegingen tonen wel degelijk aan dat de bij deze wet aangebrachte wijzigingen, die onontbeerlijk zijn indien men het proces van economische en psychologische depressie in de Borinage zo snel mogelijk wil omkeren, de rendabiliteit van het programma tot modernisering van onze waterwegen terzelfder tijd zal verbeteren.

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

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 unique.

... dre des adjudications stipulé à l'article 2 de la loi du 9 mars 1957 est modifié et est remplacé par le suivant :

Canal de Charleroi à Bruxelles
et branche principale de
Seneffe à La Louvière :

Section Charleroi-Seneffe ... 1957
Section Seneffe-Clabecq ... 1957

1958

1959

1960

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 advies van de 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 :

Enig artikel.

De in artikel 2 der wet van 9 maart 1957 bepaalde volgorde der aanbestedingen wordt gewijzigd en vervangen door de volgende :

Kanaal van Charleroi naar Brussel en hoofdvertakking van Seneffe naar La Louvière :

Vak Charleroi-Seneffe.
Vak Seneffe-Klabbeek.

Branche principale de Seneffe à La Louvière	1959						Hoofdvertakking van Seneffe naar La Louvière.
Canal Nimy-Péronnes :							Kanaal Nimy-Péronnes :
Section Péronnes-Wiers	1957	1958					Vak Péronnes-Wiers.
		1959					
Section Wiers-Blaton		1958					Vak Wiers-Blaton.
		1959					
Sambre :							Samber :
De Montignies-sur-Sambre à Châtelaineau, y compris aménagement des écluses de Marcinelle et de Monceau-sur-Sambre		1959	1960	1961	1962		Tussen Montignies-sur-Sambre en Châtelaineau, aanpassen der sluizen van Marcinelle en van Monceau-sur-Sambre inbegrepen.
						1963	
De Châtelaineau à Namur							Tussen Châtelaineau en Namen.
Meuse :							Maas :
Entre Namur et Liège	1957	1958		1961	1962		Tussen Namen en Luik.
Entre la frontière française et Namur		1959				1964	Tussen de Franse grens en Namen.
Canal circulaire autour de Gand :							Ringvaart rond Gent :
Section nord (entre canal de Gand à Bruges et canal de Terneuzen)	1957	1958			1962		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)				1961	1962		Westervak (tussen de Boven-schelde en het kanaal van Gent naar Brugge).
Section sud (entre Haut-Escaut et Escaut Maritime)			1960	1961	1962		Zuidervak (tussen de Boven-schelde en de Zeeschelde).
Haut-Escaut :							Boven-Schelde :
Entre Berchem (Oudenaarde) et Gand				1961	1962		Tussen Berchem (Oudenaarde) en Gent.
Entre frontière française et Berchem (Oudenaarde)					1962		Tussen de Franse grens en Berchem (Oudenaarde).
Canal du Centre :							Kanaal van het Centrum :
Section Nimy-Obourg				1961			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	

Donné à Bruxelles, 25 février 1959.

| Gegeven te Brussel, 25 februari 1959.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :
Le Ministre des Finances,

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Financiën,

J. VAN HOUTTE.

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

O. VANAUDENHOVE.