

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1986-1987

8 APRIL 1987

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1987 (13)

AMENDEMENTEN

(Op de bij de wet gevoegde tabel)

Nr. 1 VAN DE HEREN COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT EN TEMMERMAN

TITEL I — LOPENDE UITGAVEN

B — GEHEEL VAN HET DEPARTEMENT

HOOFDSTUK I — CONSUMPTIEVE BESTEDINGEN

§ 4. Herstel en niet-waardevermeerderend onderhoud
van wegen en waterbouwkundige werken

Art. 14.03. — *Gewoon onderhoud der kust, havens, waterlopen
en hun aanhoorigheden. Allerhande kosten betreffende het on-
derhoud der waterwegen, met inbegrip van de uitrusting van
het personeel van de waterwegen (blz. 14 en 15).*

In de kolom 1987, het krediet van « 2 463 800 000 frank »
verhogen tot « 4 563 800 000 frank ».

(Vermeerdering met 2 100 000 000 frank.)

Nr. 2 VAN DE HEREN COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT EN TEMMERMAN

TITEL I — LOPENDE UITGAVEN

B — GEHEEL VAN HET DEPARTEMENT

HOOFDSTUK I — CONSUMPTIEVE BESTEDINGEN

§ 4. Herstel en niet waardevermeerderend onderhoud
van wegen en waterbouwkundige werken

Art. 14.04. — *Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica :
Exploïtatïe- en gewone onderhoudskosten van de door de Staat
op de waterwegen aangelegde elektrische en elektromechani-*

Zie :

- 4/16 - 811 - 86/87 :
— Nr. 1 : Begroting.
— Nr. 2 : Bijlage.

Chambre des Représentants

SESSION 1986-1987

8 AVRIL 1987

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1987 (13)

AMENDEMENTS

(Au tableau de la loi)

N° 1 DE MM. COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT ET TEMMERMAN

TITRE I — DEPENSES COURANTES

B — ENSEMBLE DU DEPARTEMENT

CHAPITRE I — DEPENSES DE CONSOMMATION

§ 4. Réparation et entretien des routes et d'ouvrages hydrauliques
n'augmentant pas la valeur

Art. 14.03. — *Entretien ordinaire de la côte, des ports, cours
d'eau et de leurs dépendances. Frais de toute nature relatifs à
l'entretien des voies hydrauliques, y compris l'équipement du
personnel des voies navigables (p. 14).*

Dans la colonne 1987, porter le crédit de « 2 463 800 000
francs » à « 4 563 800 000 francs ».

(Augmentation de 2 100 000 000 de francs.)

N° 2 DE MM. M. COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT ET TEMMERMAN

TITRE I — DEPENSES COURANTES

B — ENSEMBLE DU DEPARTEMENT

CHAPITRE I — DEPENSES DE CONSOMMATION

§ 4. Réparation et entretien des routes et d'ouvrages hydrauliques
n'augmentant pas la valeur

Art. 14.04. — *Administration de l'Electricité et de l'Electroméca-
nique : Frais d'exploïtatïe et d'entretien ordinaire d'installa-
tions électriques et électromécaniques établies par l'Etat sur les*

Voir :

- 4/16 - 811 - 86/87 :
— N° 1 : Budget.
— N° 2 : Annexe.

sche inrichtingen. Allerhande kosten betreffende het onderhoud van deze installaties, met inbegrip van de uitrusting van het personeel (blz. 14 en 15).

In de kolom 1987, het krediet van « 300 000 000 frank » verhogen tot « 500 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 200 000 000 frank.)

Nr. 3 VAN DE HEREN COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT EN TEMMERMAN

TITEL II — KAPITAALUITGAVEN

DEEL I — Kredieten bestemd voor de verwezenlijking van het investeringsprogramma

B — GEHEEL VAN HET DEPARTEMENT HOOFDSTUK VII — INVESTERINGEN (CIVIELE)

Art. 73.04. — *Kust, zeehavens en hun toegangswegen* (blz. 24 en 25).

In de kolom 1987, het vastleggingskrediet van « 4 070 000 000 frank » terugbrengen tot « 4 050 000 000 frank ».

(Vermindering met 20 000 000 frank.)

VERANTWOORDING

Het fysisch programma (blz. 83) wordt als volgt gewijzigd:

	In miljoenen frank
<i>Maritieme toegangswegen:</i>	
Studie rendementsverbetering baggerwerken	50
Verdiepingsprogramma 48' / 43'	100
Aanleg van hydrometeosysteem Westerscheldemonding ...	75
<i>Haven van Antwerpen:</i>	
Bouwen van de Berendrechtsluis (voortzetting)	1 850
Aanleggen van havendokken (voortzetting)	165
Bouw van een containerkade op de Schelde, eerste fase ...	1 000
<i>Haven van Gent:</i>	
Verlengen van de kaaimuur Ghent Coal, eerste fase	260
Bouw van kaaimuur ter hoogte van papierfabriek te Langerbrugge	80
Bouw van een kaaimuur in petroleumdok	120
Kluzendokken. Simulator onderzoek	5
Kaaimuur Zuiddok	120
<i>Haven van Oostende:</i>	
Versterken oude kaaimuur Westeroever	40
Moderniseringswerken in de haven	30
<i>Kustverdediging:</i>	
Bouwen van strandhoofden te Lombardsijde	60
Vernieuwing zeedijkbevoering, rijwegen en leuningen op de zeedijken	25
Studie en aeroteledetectische registraties	60
Beplantingswerken in de zeeduinen en op de stranden ...	10

Nr. 4 VAN DE HEREN COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT EN TEMMERMAN

TITEL VII — INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT

1. Wegenfonds

5. UITGAVEN

HOOFDSTUK 52

Art. 524.01. — *Niet forfaitaire honoraria van advocaten, experten, deurwaarders (met inbegrip van provisionele voorschotten), gerechtskosten, schade en intresten, nalatigheidsintresten, boeten, enz. (blz. 42).*

voies navigables. Frais de toute nature relatifs à l'entretien de ces installations, y compris l'équipement du personnel (p. 14).

Dans la colonne 1987, porter le crédit de « 300 000 000 de francs » à « 500 000 000 de francs ».

(Augmentation de 200 000 000 de francs.)

N° 3 DE MM. COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT ET TEMMERMAN

TITRE II — DEPENSES DE CAPITAL

PARTIE I — Crédits destinés à la réalisation du programme d'investissements

B — ENSEMBLE DU DEPARTEMENT CHAPITRE VII — INVESTISSEMENTS (CIVILS)

Art. 73.04. — *Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès* (p. 24).

Dans la colonne 1987, ramener le crédit d'engagement de « 4 070 000 000 de francs » à « 4 050 000 000 de francs ».

(Diminution de 20 000 000 de francs.)

JUSTIFICATION

Le programme physique (p. 83) est modifié comme suit:

	En millions de francs
<i>Voies d'accès maritimes:</i>	
Etudes de l'amélioration du rendement des travaux de dragage	50
Programme approfondissement 48' / 43'	100
Placement d'un dispositif hydrométéorologique à l'embouchure de l'Escaut occidental	75
<i>Port d'Anvers:</i>	
Constructions de l'écluse de Berendrecht (continuation) ...	1 850
Aménagement de bassins portuaires (continuation)	165
Construction quai spécial conteneur, première phase	1 000
<i>Port de Gand:</i>	
Prolongement du mur de quai Ghent coal, première phase...	260
Construction d'un mur de quai à hauteur de la fabrique de papier à Langerbrugge	80
Construction d'un mur de quai au bassin des hydrocarbures	120
Kluzendokken. Etudes de simulation	5
Mur de quai bassin sud	120
<i>Port d'Ostende:</i>	
Consolidation des vieux murs du quai de Westeroever	40
Travaux de modernisation dans le port	30
<i>Défense de la côte:</i>	
Construction d'épis à Lombardsijde	60
Renouvellement du pavage de la digue, des chaussées et des garde-fous sur la digue	25
Etude et enregistrements par télé-détection aérienne	60
Plantations dans les dunes et sur les plages	10

N° 4 DE MM. COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT ET TEMMERMAN

TITRE VII — ORGANISMES D'INTERET PUBLIC

1. Fonds des routes

5. DEPENSES

CHAPITRE 52

Art. 524.01. — *Honoraires non forfaitaires d'avocats, d'experts, d'huissiers (y compris les avances provisionnelles), frais de justice, dommages et intérêts, intérêts de retard, amendes, etc. (p. 42).*

In de kolom 1987, het krediet van « 10 000 000 frank » verhoogd tot « 310 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 300 000 000 frank.)

Nr. 5 VAN DE HEREN COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT EN TEMMERMAN

TITEL VII — INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT

1. Wegenfonds

5. UITGAVEN

HOOFDSTUK 53

Art. 536.01. — *Onderhoud en beheer van het autosnelwegen- en wegnnet van de Staat* (blz. 43).

In de kolom 1987, het vastleggingskrediet van « 4 200 699 000 frank » brengen op « 7 700 699 000 frank ».

(Vermeerdering met 3 500 000 000 frank.)

Nr. 6 VAN DE HEREN COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT EN TEMMERMAN

TITEL VII — INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT

1. Wegenfonds

5. UITGAVEN

HOOFDSTUK 53

Art. 536.02. — *Exploitatie, onderhouds- en beheerskosten van de elektrische en elektromechanische inrichtingen door het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica aangelegd op het autosnelwegen- en wegnnet van de Staat* (blz. 43).

In de kolom 1987, het vastleggingskrediet van « 2 155 000 000 frank » brengen op « 3 355 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 1 200 000 000 frank.)

Nr. 7 VAN DE HEREN COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT EN TEMMERMAN

TITEL VII — INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT

1. Wegenfonds

5. UITGAVEN

HOOFDSTUK 56

Art. 560.02. — *Wederaankoop van titels* (blz. 44).

In de kolom 1987, het krediet van « 29 212 217 000 frank » terugbrengen tot « 21 912 217 000 frank ».

(Vermindering met 7 300 000 000 frank.)

VERANTWOORDING

Op Titel VII, artikel 560.02, van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken is een bedrag van 29 212 217 000 frank voorzien voor de wederaankoop van titels van leningen. Aangezien de rentevoet verlaagd werd en de vroegere leningen bijgevolg hoger noteren op de beurs, is het ook voor 1987 minder aangewezen om belangrijke bedragen te spenderen voor de vervroegde aflossing van leningen door inkoop op de beurs.

Daartegenover staat dat op dit ogenblik schrijnende noden bestaan op infrastructuur vlak, zowel inzake investeringen als inzake onderhoud en dat de zeer belangrijke economische sector die de bouwnijverheid is, thans een crisis doormaakt. De combinatie van beide elementen maakt dat het verhogen van het investeringsvolume van de overheid een tweevoudig gunstig effect zal hebben. Door het aanwakken van de investeringen kan de bestaande infrastructuur op peil gehouden en de toekomst veilig gesteld worden en kan tevens voor werkgelegenheid in de bouwsector gezorgd worden.

Dans la colonne 1987, le crédit de « 10 000 000 de francs » est porté à « 310 000 000 de francs ».

(Augmentation de 300 000 000 de francs.)

N° 5 DE MM. COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT ET TEMMERMAN

TITRE VII — ORGANISMES D'INTERET PUBLIC

1. Fonds des routes

5. DEPENSES

CHAPITRE 53

Art. 536.01. — *Entretien et gestion du réseau autoroutier et routier de l'Etat* (p. 43).

Dans la colonne 1987, ramener les crédits d'engagement de « 4 200 699 000 francs » à « 7 700 699 000 francs ».

(Augmentation de 3 500 000 000 de francs.)

N° 6 DE MM. COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT ET TEMMERMAN

TITRE VII — ORGANISMES D'INTERET PUBLIC

1. Fonds des routes

5. DEPENSES

CHAPITRE 53

Art. 536.02. — *Frais d'exploitation, d'entretien et de gestion des installations électriques et électromécaniques établies par l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique sur les autoroutes et les routes de l'Etat* (p. 43).

Dans la colonne 1987, porter les crédits d'engagement de « 2 155 000 000 de francs » à « 3 355 000 000 de francs ».

(Augmentation de 1 200 000 000 de francs.)

N° 7 DE MM. COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT ET TEMMERMAN

TITRE VII — ORGANISMES D'INTERET PUBLIC

1. Fonds des routes

5. DEPENSES

CHAPITRE 56

Art. 560.02. — *Rachat de titres* (p. 44).

Dans la colonne 1987, le crédit de « 29 212 217 000 francs » est ramené à « 21 912 217 000 francs ».

(Augmentation de 7 300 000 000 de francs.)

JUSTIFICATION

Un montant de 29 212 217 000 francs est prévu pour le rachat de titres d'emprunts au Titre VII, article 560.02, du budget du Ministère des Travaux publics. Etant donné que les taux d'intérêt ont baissé et que la cotation en bourse des anciens emprunts est dès lors plus élevée, il n'est pas opportun d'affecter en 1987 des montants importants à l'amortissement anticipé d'emprunts par le rachat en bourse.

Des besoins urgents se font par contre sentir à l'heure actuelle sur le plan de l'infrastructure, tant en ce qui concerne les investissements qu'en ce qui concerne l'entretien, et le très important secteur économique de la construction traverse une crise. Compte tenu de ces deux éléments, l'augmentation du volume des investissements des pouvoirs publics aura un double effet positif. La stimulation des investissements permettra de maintenir l'infrastructure à son niveau actuel, de garantir l'avenir et de créer par ailleurs de nouveaux emplois dans le secteur de la construction.

Het is dus nuttiger de beschikbare overheidsmiddelen hiervoor te bestemmen, dan voor wederaankoop van titels op de beurs. Het verminderen van het krediet op artikel 560.02 met 7,3 miljard frank is als een minimale vermindering te beschouwen die de reële mogelijkheden van wederaankoop niet beknoot. Het is logisch het zo vrijkomende krediet te benutten voor verhogingen op posten waar de noden reeds jaren zeer hoog zijn en waar volgens alle verklaringen van de Minister zelf, nog zeer veel werk moet geleverd worden.

Deze verhogingen kunnen in detail als volgt gemotiveerd worden.

Reeds verscheidene jaren wordt vastgesteld dat de kredieten voor het onderhoud van de wegen en de waterwegen absoluut ontoereikend zijn. Als argument voor het niet opvoeren van de kredieten wordt steeds het gebrek aan budgettaire middelen aangevoerd. Het is nochtans één van de essentiële punten van een goed beleid om het nodige te doen voor het behoud van het patrimonium. Verwaarlozen van het onderhoud leidt automatisch tot nutteloze uitgaven.

Gelet op de noodzaak voor de Staat om, zeker op een ogenblik dat de financiële middelen beperkt zijn, de beschikbare gelden zuinig en zo efficiënt mogelijk te gebruiken, is het noodzakelijk de vrijkomende middelen voor het onderhoud in te zetten. Op deze wijze is het ook mogelijk dat uitgevoerde maar nog niet betaalde prestaties gehonoreerd worden.

Er wordt voorzien in een verhoging van de middelen voor het wegenonderhoud — artikel 536.01 — met 3,5 miljard frank. De uitgaven noodzakelijk voor de elektrische en elektromechanische inrichtingen zowel aangelegd op het wegennet als op het waterwegennet zijn reeds jaren absoluut ontoereikend. Ten getuige hiervan de talloze nog te vereffenen bedragen. Er wordt dan ook voorgesteld de artikelen 536.02 en 14.04 met respectievelijk 1 200 miljoen frank en 300 miljoen frank te verhogen.

Ten gevolge van de aanzienlijke achterstand in de betalingen lopen de door de Staat verschuldigde verwijntresten sterk op. Het bedrag dat op het art. 524.01 voorzien is, is niet voldoende.

Vermits het essentieel is dat uitgevoerde prestaties betaald worden en dat, zo de Staat aan zijn verplichtingen niet tegemoet komt, intresten betaald worden, moet het krediet daarvoor opgetrokken worden.

Tenslotte wordt eenzelfde toestand als bij de wegen vastgesteld bij de waterwegen. Ook daar zijn de onderhoudskredieten zwaar onder het minimum. Voorzien wordt het krediet op artikel 14.03 met 2,1 miljard frank te verhogen.

Deze operatie heeft als gevolg dat geen onderhoudsuitgaven meer moeten aangerekend worden op de investeringskredieten en dat de budgettaire orthodoxie opnieuw kan gevolgd worden. De correcte budgettaire aanrekening heeft dus voor gevolg dat de kredieten voor de baggerwerken kunnen verminderd worden op de artikelen van Titel II, artikelen 73.04 en 73.08. Op deze wijze komen vastleggingskredieten vrij voor havenwerken, zonder dat het vastleggingskrediet moet opgetrokken worden en zonder dat het ordonnanceringskrediet moet wijzigen.

Wegens de bestaande noden op de investeringen kunnen bijgevolg prioritair werken worden ingeschreven, nl.:

Voor Antwerpen: de containerterminal - 1ste fase.

Voor Gent: modernisering van het kanaal Gent-Terneuzen.

Voor Oostende: renovatie van de haven.

Voor Zeebrugge: verhoging van het krediet voor de werken in de achterhaven en voor de renovatiewerken in de oude haven.

Nr. 8 VAN DE HEREN COLLA, LECLERCQ, DE WEIRDT EN TEMMERMAN

TITEL II — KAPITAALUITGAVEN

DEEL I

Kredieten bestemd voor de verwezenlijking van het investeringsprogramma

B. — GEHEEL VAN HET DEPARTEMENT

HOOFDSTUK VI

VERMOGENSOVERDRACHTEN BINNEN DE SECTOR OVERHEID

Art. 63.14. — *Rijkstegemoetkoming in de kosten van de werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens* (blz. 22 en 23).

In de kolom 1987, het vastleggingskrediet « 320 000 000 frank » brengen tot « 1 320 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 1 000 000 000 frank.)

Il est donc préférable d'affecter les moyens disponibles à la réalisation de ces objectifs plutôt qu'au rachat de titres en bourse. Il y a lieu de considérer la diminution de 7,3 milliards de francs du crédit inscrit à l'article 560.02 comme une diminution minimale, qui ne limite nullement les possibilités réelles de rachat. Il est logique d'utiliser le crédit qui se libère ainsi pour augmenter le crédit inscrit aux postes, où les besoins sont impérieux depuis plusieurs années déjà et où il reste encore beaucoup à faire selon les déclarations du Ministre lui-même.

Les augmentations peuvent être motivées comme suit.

On a constaté depuis plusieurs années déjà que les crédits prévus pour l'entretien des routes et des voies navigables sont tout à fait insuffisants. Le blocage des crédits est toujours justifié par le manque de moyens budgétaires. La conservation du patrimoine constitue cependant un des points essentiels d'une bonne politique. Si l'on néglige l'entretien, on occasionne automatiquement des dépenses inutiles.

Il est nécessaire d'affecter les moyens qui se libèrent à l'entretien, étant donné qu'il est primordial pour l'Etat d'économiser et d'utiliser aussi efficacement que possible les moyens disponibles, certainement en cette période d'austérité. Cela permettra par ailleurs d'honorer les prestations qui ont été réalisées mais non encore payées.

Il est prévu d'augmenter de 3,5 milliards le crédit inscrit à l'article 536.01 et prévu pour l'entretien du réseau routier. Les crédits nécessaires pour les installations électriques et électromécaniques établies sur le réseau routier et hydraulique se sont avérés tout à fait insuffisants depuis plusieurs années déjà. A preuve, les nombreux montants qui doivent encore être liquidés. Nous proposons dès lors d'augmenter de 1 200 millions le crédit inscrit à l'article 536.02 et de 300 millions celui inscrit à l'article 14.04.

Les intérêts de retard dus par l'Etat atteignent des proportions considérables. Le montant prévu à l'article 524.01 n'est pas suffisant.

Etant donné qu'il est essentiel que les prestations effectuées, soient payées et que des intérêts soient versés si l'Etat ne s'acquitte pas de ses obligations, il y a lieu d'augmenter le crédit prévu à cet effet.

Nous avons enfin constaté que le réseau hydraulique subit le même sort que le réseau routier. Là aussi, les crédits d'entretien sont nettement insuffisants. Il est prévu d'augmenter de 2,1 milliards le crédit inscrit à l'article 14.03.

Grâce à cette opération, il ne faudra plus imputer les dépenses d'entretien aux crédits d'investissement et l'orthodoxie budgétaire pourra en outre être rétablie. Le retour à cette orthodoxie budgétaire permettra de réduire les crédits inscrits aux articles 73.04 et 73.08 du Titre II pour le dragage. Des crédits d'engagement se libèrent ainsi pour les travaux portuaires sans qu'il faille augmenter le crédit d'engagement ni modifier le crédit d'ordonnancement.

En raison des besoins existant en matière d'investissements, il y a lieu d'effectuer par priorité les travaux suivants:

A Anvers: le terminal pour conteneurs - 1^{re} phase.

A Gand: modernisation du canal Gand-Terneuzen.

A Ostende: rénovation du port.

A Zeebrugge: augmentation du crédit prévu pour les travaux à effectuer dans l'arrière-port et pour les travaux de rénovation à effectuer dans l'ancien port.

N° 8 DE MM. COLLA, LECLERCQ, DE WEIRDT ET TEMMERMAN

TITRE II — DEPENSES DE CAPITAL

PARTIE I

Crédits destinés à la réalisation du programme d'investissements

B. — ENSEMBLE DU DEPARTEMENT

CHAPITRE VI

TRANSFERTS DE CAPITAUX A L'INTERIEUR DU SECTEUR PUBLIC

Art. 63.14. — *Intervention de l'Etat dans le coût des travaux à exécuter aux ports gérés par les administrations publiques subordonnées* (p. 22).

Dans la colonne 1987, porter les crédits d'engagement de « 320 000 000 de francs » à « 1 320 000 000 de francs ».

(Augmentation de 1 000 000 000 de francs.)

Nr. 9 VAN DE HEREN COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT EN TEMMERMAN

TITEL VII — INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT

2. Regie der Gebouwen

5. Uitgaven

HOOFDSTUK 55

Art. 550.01. — *Gebouwen (dotatie)* (blz. 49).

In de kolom 1987, het vastleggingskrediet van « 7 303 000 000 frank » verminderen tot « 6 303 000 000 frank ».

(Vermindering met 1 000 000 000 frank.)

VERANTWOORDING

De modernisering van de Belgische zeehavens beantwoordt aan een duidelijke economische noodzaak. De belangrijke investeringen die de overheid zich getroost heeft in het verleden hebben reeds geleid tot een degelijke basisinfrastructuur. Alhoewel op dit vlak nog veel nuttig werk kan gebeuren, mag gesteld worden dat hetgeen nu en in de komende jaren tot stand komt (bvb. Zeebrugge, Berendrecht-luis) de slagkracht van onze havens verder zal opvoeren.

Gelet op de continue verbeteringen die ook in de ons omringende en beconcurrerende havens worden doorgevoerd, is het permanent *up to date* houden van de economische infrastructuur een absolute noodzaak. Daarbij is het een niet te verwaarlozen voordeel aan de top te staan. Dat deze politiek vruchten afwerpt mag blijken uit de gunstige cijfers inzake trafiek die de havens kunnen voorleggen.

Nochtans is het eveneens zeer belangrijk dat de basisinfrastructuur van de overheid wordt aangevuld met infrastructures specifiek gericht op de exploitatie van de havens. Deze infra- en superstructuur wordt uitgebouwd door de havenbeheerder die daarbij het best geplaatst is om in te spelen op de specifieke noden voortvloeiend uit een dynamisch beleid. Mede gelet op de evolutie van de trafiek en de zware inspanningen die gebeuren op het vlak van de basisinfrastructuur, is het noodzakelijk dat ook de aanvullende infrastructuur, uit te voeren door de havenbeheerder, kan volgen.

Daarnaast maakt de planologische evolutie dat de bestaande oude havengedeelten moeten kunnen gerenoveerd worden. Antwerpen en Gent hebben dan ook omvangrijke renovatieprojecten.

Vermits de overheid de belangrijkste begunstigde is van de activiteiten in de havens, belangrijker dan de havenbeheerder, is het ook normaal dat de overheid de initiatieven van de beheerder subsidieert.

Om aan de grote noden te kunnen voldoen, is het een absolute vereiste dat het krediet voor de gesubsidieerde havenwerken op het artikel 63.14 waarop deze uitgaven geïmputeerd worden, wordt verhoogd met minimum 1 miljard frank.

Het fysische programma ziet er dan als volgt uit:

Haven van Antwerpen	500 miljoen frank.
Haven van Gent	500 miljoen frank.
Haven van Zeebrugge	130 miljoen frank.
Haven van Oostende	60 miljoen frank.
Haven van Luik	65 miljoen frank.
Haven van Charleroi	64 miljoen frank.
Haven van Namen	1 miljoen frank.

Deze kredieten kunnen bekomen worden door een reductie van de investeringen in de gebouwen.

Het programma van de overheidsinvesteringen heeft immers een sterke reductie ondergaan. Op dat ogenblik is het gepast de echte economische prioriteiten na te gaan. Er dient bij zulk onderzoek vastgesteld dat de kredieten voor de sector gebouwen haast niet gereduceerd werden. Dit houdt in dat hieraan in feite de eerste prioriteit van het departement wordt toegekend. Er is evenwel geen enkele analyse die aan de basis ligt van zulke fundamentele optie. Het is ongetwijfeld zo dat de reële economische prioriteiten gans anders liggen.

Zo via het uitvoeren van vele werken in de sector gebouwen betracht wordt werk te verschaffen aan de bouwsector, dan kan daartegenover gesteld worden dat elke activiteit ook in de sector havens, voor de bouwrijverheid werkplaatsen creëert. Voor de sector havens is er echter meer. Na het creëren van werkgelegenheid via de rechtstreekse investeringen, wordt eveneens werkgelegenheid geschapen door de privé-investeringen vereist om de nieuwe infrastructuur gebruiks-klaar te maken. Daarenboven zal een economische activiteit tot stand komen die ook mensen tewerkstelt.

Nº 9 DE MM. COLLA, LECLERCQ,
DE WEIRDT ET TEMMERMAN

TITRE VII — ORGANISMES D'INTERET PUBLIC

2. Régie des Bâtiments

5. Dépenses

CHAPITRE 55

Art. 550.01. — *Immeubles (dotation)* (p. 49).

Dans la colonne 1987, ramener les crédits d'engagement de « 7 303 000 000 de francs » à « 6 303 000 000 de francs ».

(Diminution de 1 000 000 000 de francs.)

JUSTIFICATION

La modernisation des ports maritimes belges répond à une nécessité économique évidente. Les investissements importants que les pouvoirs publics ont consentis par le passé ont déjà abouti à la réalisation d'une infrastructure de base convenable. Quoiqu'à cet égard, il reste encore beaucoup à faire, on peut affirmer que les travaux qui seront exécutés au cours des prochaines années (p. ex. Zeebrugge, l'écluse de Berendrecht) accroîtront la compétitivité de nos ports.

Etant donné que les ports voisins et concurrents sont continuellement améliorés, il est absolument nécessaire de maintenir en état l'infrastructure économique. A cet égard, être à la pointe du progrès constitue un avantage non négligeable. Il ressort des chiffres favorables que les ports peuvent produire en matière de trafic que cette politique porte ses fruits.

Toutefois, il importe aussi que l'infrastructure publique de base soit complétée par des infrastructures axées spécifiquement sur l'exploitation des ports. L'infrastructure et la superstructure sont développées par le gestionnaire du port, qui est le mieux placé pour répondre aux besoins spécifiques découlant d'une politique dynamique. Eu égard à l'évolution du trafic et aux efforts considérables consentis au niveau de l'infrastructure de base, il importe que l'infrastructure complémentaire puisse aussi être réalisée par le gestionnaire du port.

Par ailleurs, en raison de l'évolution en matière d'aménagement, il convient que les parties anciennes des ports qui existent toujours puissent être rénovées. Anvers et Gand font donc l'objet d'importants projets de rénovation.

Etant donné que les pouvoirs publics sont le principal bénéficiaire des activités portuaires, avant le gestionnaire du port, il est normal que les pouvoirs publics subventionnent les initiatives du gestionnaire.

En vue de répondre aux besoins pressants, il importe absolument que les crédits relatifs aux travaux portuaires subventionnés inscrits à l'article 63.14, sur lesquels ces dépenses sont imputées, soient majorés de 1 milliard de francs au minimum.

Le programme physique se présente comme suit:

Port d'Anvers	500 millions de francs.
Port de Gand	500 millions de francs.
Port de Zeebrugge	130 millions de francs.
Port d'Ostende	60 millions de francs.
Port de Liège	65 millions de francs.
Port de Charleroi	64 millions de francs.
Port de Namur	1 million de francs.

Ces crédits peuvent être obtenus en réduisant les investissements en immeubles.

Le programme d'investissement public a en effet été fortement réduit. Il convient dans ce cas de déterminer les véritables priorités économiques. On constate alors que les crédits relatifs au secteur des bâtiments n'ont pratiquement pas été réduits. On peut en conclure que le département a donné la priorité à ce secteur. Toutefois, cette option fondamentale ne repose sur aucune analyse. Il est incontestable que les priorités économiques réelles sont ailleurs.

S'il est vrai que l'on tente de créer de l'emploi en exécutant de nombreux travaux dans le secteur des bâtiments, il n'en demeure pas moins que toute activité dans le secteur portuaire crée également des emplois dans le secteur de la construction. Mais cela va bien plus loin en ce qui concerne le secteur portuaire. Non seulement les investissements directs, mais aussi les investissements privés requis pour rendre la nouvelle infrastructure opérationnelle créent de l'emploi. En outre, il s'établira une activité économique qui occupe également des personnes.

Het is dus duidelijk dat de prioriteiten moeten aangepast worden. Na reductie met 1 miljard frank kunnen de hoofdobjectieven van het gebouwenprogramma nog steeds geconcretiseerd worden.

Il va donc de soi que les priorités doivent être revues. Même si le programme relatif aux immeubles est réduit de 1 milliard de francs, les objectifs fixés pourront toujours être atteints.

M. COLLA.
J. LECLERCQ.
P. DE WEIRDT.
G. TEMMERMAN.
