

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1966-1967.

21 FEVRIER 1967.

**Projet de loi contenant le budget du Ministère
des Travaux publics pour l'exercice 1967.**

AMENDEMENTS PROPOSES
PAR M. SNYERS d'ATTENHOVEN ET CONSORTS.

TITRE III.

Fonds des Routes (p. 34).

ART. 533.01. — Dépenses particulières proprement dites.

a) Porter les crédits d'engagement de 10 milliards de francs à 10.300.000.000 de francs.

b) Porter les crédits de liquidation de 7.300.000.000 de francs à 7.350.000.000 de francs.

ART. 533.04. — Frais de construction de bâtiments.

a) Supprimer le crédit d'engagement de 300 millions de francs.

b) Supprimer le crédit de liquidation de 50 millions de francs.

Justification.

Ces amendements permettraient d'inscrire au C du programme justificatif (p. 123 du Budget) un crédit supplémentaire d'engagement de 300.000.000 de francs pour le tronçon Drogenbos-Grand-Bigard de la partie ouest du Ring : l'achèvement du Ring ouest permettra l'écoulement du trafic d'Anvers et d'Ostende vers Mons en évitant la traversée de la

R. A 7282

Voir :

Documents du Sénat :

5-XVI (Session de 1966-1967) : Projet de loi;
124 (Session de 1966-1967) : Amendement;
135 (Session de 1966-1967) : Rapport;
139 et 140 (Session de 1966-1967) : Amendements.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1966-1967.

21 FEBRUARI 1967.

**Ontwerp van wet houdende de begroting van het
Ministerie van Openbare Werken voor het
dienstjaar 1967.**

AMENDEMENTEN
VAN DE H. SNYERS d'ATTENHOVEN c.s.

TITEL III.

Wegenfonds (blz. 34).

ART. 533.01. — Eigenlijke bijzondere uitgaven.

a) de vastleggingskredieten te verhogen van 10 miljard frank tot 10.300.000.000 frank.

b) de vereffeningskredieten te verhogen van 7 miljard 300.000.000 frank tot 7.350.000.000 frank.

ART. 533.04. — Kosten van oprichting van gebouwen.

a) de vastleggingskredieten van 300.000.000 frank te doen vervallen.

b) de vereffeningskredieten van 50.000.000 frank te doen vervallen.

Verantwoording.

Deze amendementen zullen het mogelijk maken onder letter C van het verantwoordingsprogramma (blz. 123 van de begroting) 300.000.000 frank meer aan vastleggingskredieten uit te trekken voor het vak Drogenbos-Groot-Bijgaarden van het westelijk gedeelte van de Ring. Na de voltooiing van de westelijke ring zal het verkeer van Antwerpen en Oostende naar

R. A 7282

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVI (Zitting 1966-1967) : Ontwerp van wet;
124 (Zitting 1966-1967) : Amendement;
135 (Zitting 1966-1967) : Verslag;
139 en 140 (Zitting 1966-1967) : Amendementen.

ville qui fait perdre un temps considérable et provoque des embouteillages monstres.

D'autre part, la suppression des crédits sollicités à l'article 533.04 ne présente pas d'inconvénient majeur : ces crédits doivent couvrir les frais de la construction de six complexes de bâtiments destinés aux services des régies des routes et autoroutes (y compris les acquisitions de terrains) et peuvent être postposés.

Ces amendements se justifient non seulement pour des raisons d'ordre technique (trafic, embouteillages), mais également pour des raisons d'ordre économique. Bruxelles n'est pas seulement une capitale administrative, mais est aussi un centre industriel et commercial qui atteint 20 % du produit national de la Belgique. Il est, dès lors, étonnant de constater que, sans compter les crédits — minimes pour l'ensemble — affectés aux liaisons vers Bruxelles, 650 millions seulement sont prévus pour Bruxelles même : 500 millions pour le viaduc de Crainhem et 150 millions pour le tunnel des Quatre-Bras. Le Plan quinquennal prévoit l'achèvement du Ring ouest pour 1971, mais cette prévision pourra-t-elle être réalisée? De toute manière, cet achèvement est trop tardif. De plus en plus, l'agglomération bruxelloise s'engorge et la circulation y devient très malaisée. Bruxelles ne peut être victime d'une politique d'isolement en matière de travaux publics, politique qui provoquerait un ralentissement du développement économique et démographique de l'agglomération bruxelloise d'abord, et de la Belgique tout entière par la suite.

Les travaux publics doivent en effet donner au pays une infrastructure susceptible de répondre aux exigences de l'économie et au souci constant de préserver et d'accroître le niveau de vie de tous les citoyens dans toutes les régions du pays. Dans cet ordre d'idées, il faut rappeler que l'arrondissement de Bruxelles comprend 22 % des entreprises, 19 % des forces de travail, 43 % du nombre des employés (sans les fonctionnaires), 21 % du montant des appointements et salaires et environ 25 % de la matière imposable. Le budget 1967 des Travaux publics ne prévoyant pour cette région importante que 3 % environ de l'ensemble des crédits, il faut craindre de voir poindre 1972 sans que le Ring ait avancé de beaucoup.

A. SNYERS d'ATTENHOVEN.
P. ANSIAUX.
N. MISEREZ.
A. LILAR.
E. VAN PE.

Bergen kunnen verwerkt worden zonder dat het door de stad hoeft te rijden, wat veel tijdverlies en onontwarbare opstopingen tot gevolg heeft.

Aan de andere kant is er geen overwegend bezwaar tegen de opheffing van de kredieten in artikel 533.04, aangezien deze moeten dienen voor de stichting van zes gebouwencomplexen voor de diensten van de regie der wegen en autosnelwegen (met inbegrip van de aankoop der gronden), wat kan worden uitgesteld.

Deze amendementen berusten niet alleen op technische overwegingen (verkeer, opstopingen), maar ook op economische. Brussel is niet alleen een administratieve hoofdstad, maar ook een industrie- en handelscentrum dat 20 % van het nationaal produkt van België vertegenwoordigt. Het is dan ook bevreemdend dat, afgezien van de — alles samengenomen geringe — kredieten voor de verbindingen met Brussel, slechts 650 miljoen zijn uitgetrokken voor Brussel zelf : 500 miljoen voor de viadukt te Kraainem en 150 miljoen voor de tunnel aan de Vier Armen. Het vijfjarenplan voorziet in de voltooiing van de westelijke Ring tegen 1971, maar zal deze verwachting kunnen verwezenlijkt worden? Hoe dan ook, het is te laat. De Brusselse agglomeratie geraakt verstikt en het verkeer wordt er zeer moeilijk. Brussel mag niet het slachtoffer worden van een afzonderingspolitiek inzake openbare werken, welke politiek tot gevolg zou hebben dat de economische en demografische ontwikkeling wordt afgeremd van de Brusselse agglomeratie in de eerste plaats, maar vervolgens ook van geheel het land.

De openbare werken moeten aan het land immers een infrastructuur bezorgen, die beantwoordt aan de eisen van het bedrijfsleven en aan de voortdurende zorg om het levenspeil van alle burgers in alle streken van het land te beveiligen en te verhogen. In deze zin vergete men niet dat het arrondissement Brussel 22 % van de bedrijven heeft, 19 % van de arbeidskrachten, 43 % van de bedienden (de ambtenaren niet medegerekend), 21 % van het bedrag der wedden en lonen en ongeveer 25 % van de belastinggrondslagen. De begroting van Openbare Werken voor 1967 voorziet voor dit belangrijk gewest slechts in ongeveer 3 % van de gezamenlijke kredieten, zodat de vrees bestaat dat het jaar 1972 zal aanbreken zonder dat de Ring veel zal zijn opgeschoten.