

Chambre des Représentants

SESSION 1979-1980

13 FÉVRIER 1980

BUDGET du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1980.

I. — AMENDEMENTS
PRESENTES PAR M. COPPIETERS

TITRE II DEPENSES DE CAPITAL

PARTIE I
Crédits destinés à la réalisation du programme
d'investissement

Section 31
Ministère des Travaux publics proprement dit

CHAPITRE VI
TRANSFERTS DE CAPITAUX
A L'INTERIEUR DU SECTEUR PUBLIC.

Art. 63.14. — Intervention de l'Etat dans le coût des travaux, etc. (p. 28).

1. — Dans la colonne « Crédits d'engagement », porter le montant de

« 2 850 000 000 de francs »

à

« 3 350 000 000 de francs ».

(Augmentation de 500 000 000 de francs.)

2. — Dans la colonne « Crédits d'ordonnancement » porter le montant de

« 1 960 000 000 de francs »

à

« 2 460 000 000 de francs ».

(Augmentation de 500 000 000 de francs.)

Voir :

4-XVI (1979-1980) :

— N° 1 : Budget.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1979-1980

13 FEBRUARI 1980

BEGROTING van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1980.

I. — AMENDEMENTEN
VOORGESTELD DOOR DE HEER COPPIETERS

TITEL II KAPITAALUITGAVEN

DEEL I
Kredieten bestemd voor de uitvoering
van het investeringsprogramma

Sectie 31
Eigenlijke Ministerie van Openbare Werken

HOOFDSTUK VI
VERMOGENSOVERDRACHTEN
BINNEN DE SECTOR OVERHEID.

Art. 63.14. — Rijkstegemoetkoming in de kosten van de werken, enz. (blz. 29).

1. — In de kolom « Vastleggingskredieten » het bedrag van

« 2 850 000 000 frank »

verhogen tot

« 3 350 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 500 000 000 frank.)

2. — In de kolom « Ordonnanceringskredieten » het bedrag van

« 1 960 000 000 frank »

verhogen tot

« 2 460 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 500 000 000 frank.)

Zie :

4-XVI (1979-1980) :

— N° 1 : Begroting.

JUSTIFICATION

Le port de Gand est défavorisé si l'on considère l'ensemble des efforts consentis par l'Etat en 1980 en faveur des ports nationaux et si l'on tient compte par ailleurs du fait que, des 800 millions de francs prévus pour le port de Gand lui-même, il faut défalquer les 266 millions de francs qui se rapportent à des dossiers de 1979. C'est pourquoi nous proposons de porter à 1 300 millions de francs le crédit actuellement fixé à 800 millions de francs. L'augmentation de 500 millions de francs pourra être récupérée aisément sur les crédits relatifs aux travaux de voirie, étant donné qu'en ce domaine de nombreux dossiers ne seront de toute façon pas prêts pour 1980.

VERANTWOORDING

De haven van Gent is onderbedeeld als men het geheel van de Rijksinspanningen voor de nationale havens in 1980 samen neemt, en daarbij rekening houdt met het feit dat men van de 800 miljoen voorzien voor de haven zelf van Gent, de 266 miljoen aftrekt die slaan op bundels 1979. Daarom stellen we voor het krediet van 800 miljoen naar 1 300 miljoen op te voeren. De 500 miljoen verhoging zijn ongetwijfeld gemakkelijk te verhalen op de kredieten voor wegenwerken, waar tal van bundels toch niet zullen klaar komen voor 1980.

A. COPPIETERS.

II. — AMENDEMENTS PRESENTES PAR M. PIERRET

A. — Au projet de loi.

Art. 30.

Après les mots « Intercommunale pour les Autoroutes E9-E40 », remplacer le montant de

« 3 615 000 000 de francs »

par le montant de

« 4 585 000 000 de francs ».

B. — Aux tableaux.

TITRE VII

A. — ORGANISMES D'INTERET PUBLIC

1. FONDS DES ROUTES.

5. Dépenses.

Art. 533.01. — Construction, aménagement, équipement des autoroutes et routes de l'Etat, etc. (p. 48).

Ramener les crédits d'engagement de

« 19 562 000 000 de francs »

à

« 18 592 000 000 de francs ».

(Diminution de 970 000 000 de francs.)

JUSTIFICATION

Le but du présent amendement est de transférer sur le crédit de 3 milliards 650 millions, la somme de 470 millions prévue pour la réalisation du contournement de Martelange.

L'intercommunale des Ardennes — édifée pour la construction des deux autoroutes E 9 et E 40, doit pouvoir disposer du maximum de crédits budgétaires pour terminer lesdites autoroutes dans le délai prévu.

Le planning adopté stipule que les deux autoroutes seront terminées en 1985 au plus tard.

Cette exigence se fonde sur le fait que les autorités régionales escomptent un plus grand développement économique du Sud-Est grâce à la mise en activité des deux autoroutes.

Elle est également fondée sur l'attitude adoptée par un nombre important de parlementaires européens qui ont publiquement réclamé l'achèvement des deux autoroutes tant auprès du gouvernement belge que des gouvernements grand-ducal et français.

D'autre part, le projet de contournement de Martelange réunit contre lui la majorité des conseillers provinciaux de la province de Luxembourg.

II. — AMENDEMENTEN VOORGESTELD DOOR DE HEER PIERRET

A. — Op het wetsontwerp.

Art. 30.

Na de woorden « Intercommunale Vereniging voor de Autowegen E9-E40 » het bedrag

« 3 615 000 000 frank »

vervangen door het bedrag

« 4 585 000 000 frank ».

B. — Op de tabellen.

TITEL VII

A. — INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT

1. WEGENFONDS.

5. Uitgaven.

Art. 533.01. — Aanleg, inrichting en uitrusting der autosnelwegen en Rijkswegen, enz. (blz. 48).

De vastleggingskredieten van

« 19 562 000 000 frank »

verminderen tot

« 18 592 000 000 frank ».

(Vermindering met 970 000 000 frank.)

VERANTWOORDING

Dit amendement heeft ten doel het bedrag van 470 miljoen, dat uitgetrokken is voor de aanleg van de ring rond Martelange, over te dragen naar het krediet van 3,650 miljard.

De intercommunale vereniging voor de Ardennen, die opgericht is voor de aanleg van de twee autowegen E 9 en E 40, moet over een maximum aan budgettaire kredieten kunnen beschikken om die autowegen binnen de gestelde termijn af te werken.

Volgens de ter zake goedgekeurde planning moeten beide autowegen uiterlijk in 1985 afgewerkt zijn.

Die eis is ingegeven door het feit dat de gewestelijke overheid grote verwachtingen in die autowegen stelt voor de economische ontsluiting van het zuid-westen van het land.

Hij is ook ingegeven door de houding van een groot aantal Europese parlementsleden die, in een openbare verklaring ten behoeve van de Belgische, de Luxemburgse en de Franse regering, de afwerking van beide autowegen hebben geëist.

Anderzijds heeft de meerderheid van de provincieraadsleden van de provincie Luxemburg zich tegen de aanleg van de ring rond Martelange uitgesproken.

Ceux-ci estiment, avec bon nombre d'autres responsables politiques, que le véritable contournement de Martelange sera réalisé par la construction de l'autoroute E 9 ou son tronçon allant de Bastogne à Longlier où elle rejoint l'autoroute E 40.

La circulation sur la N 4 peut très bien être réglementée (vitesse limitée - goulots d'étranglement - radar) afin de réduire à néant les risques présentés par les transports lourds dangereux.

La meilleure façon de supprimer totalement les craintes des habitants de Martelange est de réaliser le tronçon Bastogne-Longlier dans les plus brefs délais. Ainsi seront réalisés les deux objectifs de la population luxembourgeoise tout entière :

- éviter le retour d'une catastrophe;
- bénéficier rapidement des deux autoroutes E 9 et E 40.

Le petit contournement de Martelange nuirait par ailleurs gravement au commerce local dans la mesure où les automobilistes belges et étrangers emprunteront forcément cette voie nouvelle.

L'autoroute offre indéniablement des sécurités plus grandes au niveau des transporteurs de matières dangereuses pour la population et l'écologie.

C'est la justification du présent amendement.

Il entrerait aussi dans les intentions du département d'engager en 1980 une somme de 500 millions pour la construction du viaduc de Prayen.

Or, aucune autoroute n'aboutit à ce viaduc et aucun projet n'est prêt pour la réalisation des connexions autoroutières nécessaires.

Dans ces conditions, on n'aperçoit pas la nécessité d'affecter un crédit de 500 millions à des travaux relatifs à cet ouvrage. Il apparaît plus indiqué d'affecter cette somme à la poursuite du programme autoroutier E 9-E 40.

H. PIERRET.

Die provincieraadsleden menen, zoals heel wat andere politieke prominenten, dat de ring rond Martelange in feite tot stand zal komen dank zij de aanleg van de autoweg E 9 of van het gedeelte ervan tussen Bastenaken en Longlier, waar die autoweg aansluit bij de autoweg E 40.

Het is zeer goed mogelijk het verkeer op de RW 4 zodanig te regelen (beperking van de snelheid - aanleg van nauwe doorgangen - radarcontrole) dat de risico's voortvloeiend uit het zwaar en gevaarlijk vervoer geheel worden opgevangen.

Het beste middel om de inwoners van Martelange volkomen gerust te stellen is een zeer spoedige afwerking van het weggedeelte tussen Bastenaken en Longlier. Dat zal tevens de vervulling zijn van de dubbele wens van de hele Luxemburgse bevolking :

- de herhaling van een ramp voorkomen;
- zo spoedig mogelijk gebruik kunnen maken van de twee autowegen E 9 en E 40.

De kleine ring rond Martelange zou de plaatselijke handelaars trouwens grotelijks benadelen want de Belgische en buitenlandse automobilisten zouden die nieuwe weg noodzakelijkerwijze gebruiken.

Voor de bevolking en uit een ecologisch oogpunt is het vervoer van gevaarlijke stoffen ongetwijfeld veiliger langs een autoweg.

Dat is meteen de verantwoording van dit amendement.

Voorts zou het in de bedoeling van het departement liggen in 1980 een bedrag van 500 miljoen vast te leggen voor de aanleg van het viaduct te Prayen.

Nu is er geen enkele autoweg die over dat viaduct loopt en er is ook geen enkel plan klaar voor de uitvoering van de nodige autowegverbindingen.

Derhalve is er geen reden om een krediet van 500 miljoen uit te trekken voor dat kunstwerk. Het lijkt meer aangewezen dat bedrag te besteden aan de voortzetting van het programma inzake de autowegen E 9 en E 40.