

Chambre des Représentants

SESSION 1969-1970.

14 MAI 1970.

BUDGET du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1970.

AMENDEMENT
PRESENTE PAR M. R. DEVOS.

TITRE III.
Organismes d'intérêt public.

FONDS DES ROUTES.

5. Dépenses.

Chapitre 53.

Art. 533.05. — Rénovation urbaine (p. 38) :

Ajouter un littéra b (nouveau), libellé comme suit :

« b) Commencement de la réalisation de la route
« express » Orcq-Menin-Armentières : 295 000 000 francs. »

JUSTIFICATION.

Depuis que l'arrondissement de Mouscron-Comines est rattaché au Hainaut, il s'impose de prolonger l'autoroute de Wallonie à travers cette région. Cette prolongation est prévue sous le nom de : « Route express Orcq-Menin-Armentières » (anciennement Pecq-Armentières).

Ce tracé a déjà été promis par feu M. le Ministre Merlot qui, en visite à Mouscron en 1965, promit d'accorder à cette liaison une toute première priorité. Pour des raisons d'ordre financier, et pour en accélérer l'exécution, il décida d'en faire une route « express » plutôt que de la construire en régime autoroutier.

Le Conseil Economique Wallon et la Sidého, Intercommunale d'Expansion économique du Hainaut occidental, firent leur point de vue du Ministre.

Le 11 juin 1966, dans un discours prononcé à Tournai, le Ministre actuel des Travaux publics promit à son tour : « la réalisation rapide de la route Pecq-Geluwe prolongée en site neuf jusqu'à Ploegsteert en passant par Comines ».

Voir :

4-XVI (1969-1970) :

- N° 1 : Budget.
- N° 2 : Amendements.
- N° 3 : Rapport.
- N° 4 : Amendements.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1969-1970.

14 MEI 1970.

BEGROTING van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1970.

AMENDEMENT
VOORGESTELD DOOR DE HEER R. DEVOS.

TITEL III.
Instellingen van openbaar nut.

WEGENFONDS.

5. Uitgaven.

Hoofdstuk 53.

Artikel 533.05. — Stedelijke vernieuwing (blz. 38) :

Een littéra b (nieuw) bijvoegen, luidend als volgt :

« b) Aanvang van de aanleg van de snelweg Orcq-Menen-Armentières : 295 000 000 frank. »

VERANTWOORDING.

Sinds het arrondissement Moeskroen-Komen bij Henegouwen is gevoegd, dient de autoweg van Wallonië doorheen deze streek verlengd te worden. Deze verlenging is voorzien onder de benaming « snelweg Orcq-Menen-Armentières » (vroeger Pecq-Armentières).

Dit tracé was reeds beloofd door wijlen Minister Merlot, die tijdens een bezoek aan Menen in 1965 beloofde aan deze verbinding absolute voorrang te verlenen. Om financiële redenen en met het oog op een versnelde uitvoering besliste hij er een « snelweg » van te maken in plaats van deze weg aan te leggen volgens het systeem van de autowegen.

De Waalse Economische Raad en Sidého, Intercommunale Vereniging voor de economische expansie van West-Henegouwen, stemden in met de zienswijze van de Minister.

Tijdens een toespraak te Doornik op 11 juni 1966 beloofde de huidige Minister van Openbare Werken zijnerzijds : « de spoedige afwerking van de weg Pecq-Geluwe, verlengd volgens een nieuw tracé tot aan Ploegsteert en door Komen ».

Zie :

4-XVI (1969-1970) :

- N° 1 : Begroting.
- N° 2 : Amendementen.
- N° 3 : Verslag.
- N° 4 : Amendementen.

Depuis cette date, il ne s'est pas passé de mois sans que le Cabinet des Travaux publics ne confirme de la façon la plus formelle, l'engagement du Ministre, soit au bourgmestre de Mouscron, soit à la Sidého, soit au C.E.W. et plus spécialement au président de son comité exécutif.

Pourtant, lors de la discussion du budget des Travaux publics en Commission, le Ministre (voir rapport, Doc. n° 4-XVI/3, pp. 29 et 30), annonça l'abandon de cette liaison, au profit d'une liaison autoroutière entre Tournai et Courtrai. Il ajoutait qu'il n'était pas « permis de construire deux routes à peu de distance pour desservir les mêmes régions ». Le même point de vue était exposé par le Ministre le 30 avril à une délégation de l'arrondissement de Mouscron-Comines, accompagnée de chefs de groupes parlementaires et de représentants du C.E.W. et de la Sidého.

La réponse du Ministre n'est pas acceptable. Il ne s'agit pas de desservir les mêmes régions, puisque le projet vise la région de Courtrai, alors que la liaison Orcq-Armentières doit desservir les régions de Mouscron et de Comines.

La ville de Mouscron, ville la plus peuplée du Hainaut et troisième ville de Wallonie après Liège et Seraing, a incontestablement le droit d'être reliée, en territoire hennuyer, à l'autoroute de Wallonie, et ne saurait se contenter d'un « escalier de service » qui l'obligerait à monter vers Courtrai pour atteindre Tournai et Mons.

Quant à la région de Comines et ses 20 000 habitants, elle est complètement ignorée dans les projets du Ministre. Cette région a été rattachée au Hainaut par la loi du 8 novembre 1962 et s'y est parfaitement intégrée. Seule la liaison Orcq-Armentières peut lui donner un accès réel vers Mouscron et vers l'ensemble du Hainaut. A l'heure où le Gouvernement décide d'aider — à juste titre — le Westhoek, il conviendrait de ne pas oublier que le canton de Comines — « Westhoek wallon » — connaît des problèmes bien plus graves encore, car le nombre des frontaliers y est proportionnellement trois fois plus élevé, et le nombre d'emplois sur place deux fois moins élevé que dans le Westhoek flamand.

D'autre part, sur base des promesses maintes fois répétées du Ministre actuel et de ses prédécesseurs, la région tout entière a bâti son avenir en fonction du tracé de Pecq-Armentières : le plan de secteur, les zones industrielles, les contacts avec les investisseurs sont tous basés sur cette liaison.

Suivant le timing communiqué par le chef de Cabinet du Ministre le 25 mars 1969, 70 millions devaient être engagés en 1969 et 225 millions en 1970. Le solde, soit 905 millions, de 1971 à 1974.

Il est de la plus haute importance que ce qui avait été prévu pour 1969 et 1970, soit au total 295 millions, soit effectivement engagé au cours de l'année budgétaire 1970.

Sinds die datum ging er geen maand voorbij zonder dat het Kabinet van Openbare Werken op de meest formele wijze de verbintenis van de Minister bevestigde, hetzij aan de burgemeester van Moeskroen, hetzij aan Sidého, hetzij aan de W.E.R. en vooral aan de voorzitter van het uitvoerend comité van die Raad.

Tijdens de bespreking van de begroting van Openbare Werken in de Commissie (zie verslag, *Stuk* n° 4-XVI/3, blz. 29 en 30) deelde de Minister mede dat van deze verbinding werd afgezien ten voordele van een autowegverbinding tussen Doornik en Kortrijk. Hij voegde hieraan toe dat het niet « geoorloofd was op een zo korte afstand van elkaar twee wegen aan te leggen die dezelfde streken moeten bedienen ». De Minister heeft op 30 april ditzelfde standpunt uiteengezet aan een afvaardiging van het arrondissement Moeskroen-Komen, waarbij zich leiders van parlementsfracties en vertegenwoordigers van de W.E.R. en Sidého hadden gevoegd.

Het antwoord van de Minister is onaanvaardbaar. Het gaat er niet om dezelfde streken te bedienen aangezien het ontwerp op de streek van Kortrijk betrekking heeft terwijl de verbinding Orcq-Armentières de streken van Moeskroen en Komen moet bedienen.

De stad Moeskroen is de dichtstbevolkte stad van Henegouwen en de derde stad van Wallonië na Luik en Seraing; zij heeft dus onbetwistbaar het recht op Henegouws grondgebied verbonden te zijn met de autoweg van Wallonië en zij zou geen genoegen kunnen nemen met een « diensttrap » die haar zou verplichten langs Kortrijk om Doornik en Bergen te bereiken.

De streek van Komen met haar 20 000 inwoners wordt in de plannen van de Minister volledig verwaarloosd. Deze streek is bij Henegouwen gevoegd door de wet van 8 november 1962 en deze integratie is uitstekend verlopen. Alleen de verbinding Orcq-Armentières kan haar een werkelijke toegang bieden tot Moeskroen en tot heel Henegouwen. Op een ogenblik waarop de Regering terecht besloten heeft de Westhoek te helpen, dient niet vergeten te worden dat het kanton Komen — « Waalse Westhoek » — met nog veel ernstiger problemen af te rekenen heeft, daar het aantal grensarbeiders er in verhouding driemaal hoger ligt en het aantal ter plaatse beschikbare betrekkingen tweemaal minder hoog ligt dan in de Vlaamse Westhoek.

Steunend op de menigmaal herhaalde belofte van de huidige Minister en van diens voorgangers, heeft de hele streek haar toekomst opgebouwd in functie van het tracé Pecq-Armentières : zowel het gewestplan als de industriezone en de contacten met de investeerders zijn alle gegrond op deze verbindingsweg.

Volgens het door de kabinetschef van de Minister op 25 maart 1969 medegedeelde tijdschema, moest in 1969 70 miljoen en zal in 1970 225 miljoen worden vastgelegd. Het saldo, dit is 905 miljoen, van 1971 tot 1974.

Het is van het allergrootste belang dat wat werd voorzien voor 1969 en 1970, namelijk 295 miljoen in het geheel, effectief wordt vastgelegd tijdens het begrotingsjaar 1970.

R. DEVOS.

H. CASTEL.