N° 14

PARLEMENT WALLON

SESSION 2004-2005

COMPTE RENDU
INTÉGRAL

Séance publique de Commission *

**Commission de l'Aménagement du Territoire,
du Patrimoine, des Transports et de l'Equipement**

Lundi 2 mai 2005

* Application de l'art. 17, § 5, du Règlement du Parlement wallon

SOMMAIRE

Ouverture de la séance 4

Questions orales 4

Question orale de M. Boucher à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le projet d'implantation de la station d'épuration de la Vallée du Hain à Braine-le-Château»

Orateurs : M. le Président, M. Boucher, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 4

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la gestion des friches industrielles laissées par Arcelor»

Orateurs : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 8

Question orale de M. Wesphael à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les politiques menées en vue d'encourager le transfert modal vers le rail et la voie d'eau»

Orateurs : M. le Président, M. Wesphael, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 12

Question orale de M. Fourny à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la culture des sapins de Noël»

Orateurs : M. le Président, M. Fourny, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 16

Question orale de M. Ancion à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la reconversion des sites touristiques concernés par l'habitat permanent»

Orateurs : M. le Président, M. Ancion, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 18

Question orale de M. Grommes à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'état de la ligne 37»

Orateurs : M. le Président, M. Grommes, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 20

Interpellations 23

Interpellation de Mme Tillieux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la concrétisation de la traversine (RAVeL sur les anciennes lignes SNCB 126 et 127)»
Interpellation de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la réalisation de la traversine (RAVeL sur les anciennes lignes SNCB 126 et 127)»
Interpellation de M. Milcamps à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le rôle des provinces dans la gestion du RAVeL»

Orateurs : M. le Président, Mme Tillieux, M. Borsus, M. Milcamps, M. Lebrun, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 23

Interpellation de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la concrétisation effective de la diminution des droits de navigation en Région wallonne»

Orateurs : M. le Président, M. Wesphael, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 36

Questions orales (Suite) 39

Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les aménagements de la route régionale RN 90 (Liaison Charleroi-Namur-Andenne)»

Orateurs : M. le Président, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, Mme Dethier-Neumann 39

Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'état des routes wallonnes et son impact sur la sécurité des motocyclistes»

Orateurs : M. le Président, Mme Dethier-Neumann, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 42

Question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'accessibilité aux parcs industriels de Seneffe et Écaussinnes»

Orateurs : M. le Président, M. Fontaine, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 45

Question orale de M. Thissen à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'abandon des bassins écrêteurs»

Orateurs : M. le Président, M. Thissen, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 47

Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les conséquences sur le long terme des travaux de réfection de la cathédrale de Tournai»

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 49

Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les nuisances sonores produites par le trafic autoroutier dans l'arrondissement de Verviers»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 52

Question orale de Mme Corbisier-Hagon à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les conducteurs fantômes»

Orateurs : M. le Président, Mme Corbisier-Hagon, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 56

Liste des abréviations courantes 59

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE,
DU PATRIMOINE, DES TRANSPORTS ET DE L'ÉQUIPEMENT

Présidence de M. STOFFELS, Secrétaire.

La séance est ouverte à 15 heures 03 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. BOUCHER À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE PROJET D'IMPLANTATION DE LA STATION D'ÉPURATION DE LA VALLÉE DU HAIN À BRAINE-LE-CHÂTEAU»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Boucher à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le projet d'implantation de la station d'épuration de la Vallée du Hain à Braine-le-Château».

La parole est à M. Boucher pour poser sa question.

M. Boucher (MR). – Monsieur le Ministre, c'est vrai qu'aujourd'hui, notre agenda est chargé. On est un peu dans toutes les commissions. D'ailleurs, quand je quitterai celle-ci, ce sera pour aller à la Commission des Affaires intérieures et de la Fonction publique mais je dois dire que c'est assez agréable de le faire de façon intime comme aujourd'hui.

Monsieur le Ministre, je vous interroge concernant un dossier que vous connaissez bien, c'est celui de la station d'épuration du Hain. C'est un projet de grande importance pour le Brabant wallon. Il concerne une centaine de milliers de personnes et, actuellement, le Hain est vraiment devenu un égout à ciel ouvert.

Si le projet définitif de cette station d'épuration aussi essentielle ne voit le jour qu'actuellement, c'est que l'historique du choix du site d'implantation a été laborieux.

En effet, cela fait plus de 30 ans, puisque c'est en 1970 que les premières démarches ont eu lieu pour le développer.

Après consultation des instances concernées et l'étude d'incidences, un dossier de demande de permis unique a été déposé à la commune le 22 septembre 2004.

Que s'est-il passé entre 1970 et 2004 ?

Je vais brièvement rappeler quelques grandes dates. De 1970 à 1996, on a pris des contacts mais il n'y avait pas de budget. Donc, on n'a pas avancé très fort dans le dossier. Mais en 1999, en février exactement, grâce à M. Lutgen, un accord est intervenu pour déplacer le premier site qui avait été retenu à l'UCB, pour le déplacer de sept kilomètres sur un lieu-dit que l'on appelle «Campine, nouveau

site». Fin 1999, RNOB et ADESA y ont découvert des orchidées, donc, tout a été bloqué. Et en 2000, notre estimé collègue, José Happart, a classé le site «Campine, nouveau site» en zone humide d'intérêt biologique. Donc, c'était fini. Amen. Il fallait faire autre chose.

Après de multiples études, en 2001, l'IBW a relancé toute une série de sites. Finalement, il y en a eu 16 qui ont été proposés et l'IBW a proposé un choix qui était finalement très proche de l'autre puisqu'ils l'ont appelé «Campine alternative». Et en 2002, le Ministre Foret a marqué son accord sur ce site et l'a appelé «Orchis», vu la présence d'orchidées à quelques centaines de mètres de là.

En décembre 2002, l'étude a de la station été faite. Il y a eu appel d'offres et la CFE a été adjudicatrice mais, heureusement, l'IBW n'a pas notifié.

À cette époque, tout le dossier a été présenté aux riverains et, en 2004, il y a eu l'étude d'incidences et le 22 septembre, comme je vous le disais, la demande de permis unique déposée à la commune.

Malheureusement, malgré l'avis favorable des départements concernés, le fonctionnaire délégué a refusé la dérogation au plan de secteur et a remis un avis négatif pour une partie du dossier. Il semblerait, parce que je n'ai pas vu les textes définitifs, que la motivation de cet avis soit que d'autres sites pourraient s'avérer adéquats. Cette décision réjouit évidemment les adversaires mais nous considérons, par contre, qu'elle est alarmante.

Ainsi donc, le dernier projet de l'IBW est le 17ième site envisagé depuis que l'on parle de la station d'épuration du Hain. Mais alors, ce qui est plus grave aussi, et vous le savez mieux que moi, c'est que chaque jour qui passe alourdit fortement la note pour le contribuable. Donc, je dis que maintenant il faut trouver une solution politique. On l'a fait pour d'autres dossiers mais il faut vraiment que chacun tire dans le même sens et l'investissement de base est de 25 millions d'euros, donc un milliard. C'est un gros dossier pour le Brabant wallon. Il y a 20 ans que l'on n'a plus fait de tel dossier en matière d'épuration et cela concerne évidemment les 100.000 habitants qui, eux, sont désolés et qui sont à 99 % – je dirais bien – pour qu'on le fasse le plus vite possible.

Le site de Clabecq qui a été retenu engendrerait un surcoût que l'on estime de 10 millions d'euros, soit 400 millions de BEF. Je dois vous dire tout de suite que le bourgmestre de Tubize, à mon avis et à juste titre, a dit qu'il souhaitait qu'on le fasse ailleurs. D'autant plus que l'étude d'incidences démontre qu'il y aurait même plus de problèmes environnementaux sur ce site de Clabecq.

Ma question est la suivante. Rien n'a bougé – il y a maintenant un an que le Gouvernement, est installé. On se trouve ici face à ce que j'appelle une attitude anti-politique d'une petite minorité. On a souvent le problème Nimby mais, enfin, ici, c'est toute une région qui est prise en otage. Et il arrive un moment où il faut trancher, où l'autorité doit prendre une décision qui va dans le sens de l'intérêt général et qui prend le bien commun au-dessus de toutes autres considérations.

Alors, Monsieur le Ministre, je vous demande si vous confirmez les avis négatifs du fonctionnaire délégué. Quelle est votre position dans ce dossier et quel site d'implantation recueille votre préférence pour autant que vous puissiez répondre à cette question ? Et surtout, c'est ce que tout le monde attend, quelle solution pourrait-on entrevoir et dans quels délais ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Confrontés à un pareil dossier, nous avons deux types de réactions : d'abord, une réaction comme homme politique, sur le plan de l'opportunité, je ne suis pas loin – vous le savez – de partager l'analyse politique à laquelle vous vous êtes livré. Et du reste, j'ai pu consacrer une large matinée de travail avec les gestionnaires de l'Intercommunale du Brabant wallon, notamment sur ce thème.

Mais je suis aussi, comme mes prédécesseurs, investi d'une mission que l'on appelle «d'autorité administrative» et qui m'oblige évidemment à un certain devoir de réserve tant que le dossier ne m'est pas soumis.

Peut-être pour retracer brièvement, quoique vous l'ayez fait de manière assez remarquable, le projet de station d'épuration de la Vallée du Hain qui vise effectivement l'épuration des eaux usées des communes. Pour les situer, ce sont quand même des communes extrêmement importantes en termes de population : Braine-l'Alleud, Waterloo, Wauthier-Braine et Braine-le-Château. Elle est reprise dans le projet de plan d'assainissement pour le sous-bassin hydrographique, mieux connu sous le nom de PASH, que mon prédécesseur, M. Foret au titre de Ministre de l'Eau, avait lancé. À ce jour, c'est exact, le Gouvernement wallon n'a pas encore adopté définitivement le PASH de la Senne.

Dès lors, c'est le Plan communal de gestion de l'eau (PCGE) de la Commune de Braine-le-Château qui a été adopté le 27 mars 1998 qui constitue actuellement le seul outil légal de planification et de mise en œuvre de l'assainissement des eaux urbaines résiduaires. Celui-ci indique, dans le document communal de Braine-le-Château, un projet de station d'épuration en aval de Braine-le-Château, au lieu-dit «Les Manettes».

Suite à la création d'une réserve naturelle RNOB – vous l'avez mentionnée –, à cet endroit en 1999 et au classement de ces terrains en zone humide d'intérêt biologique (ZHIB) en date du 8 novembre 2000, l'Intercommunale du Brabant wallon (IBW) a réalisé le 4 décembre 2000 une synthèse des différents sites d'implantation qui avaient été proposés par le bureau d'étude Tractebel Development Engineering, notamment dans le cadre des pré-études réalisées en 1996, 1997 et 1999. Cette synthèse, vous y avez fait mention et je l'ai dit pour nos collègues ici, provenant d'autres régions de Wallonie, reprenait ni plus, ni moins, 16 sites potentiels d'implantation de la future station d'épuration de la vallée du Hain, auxquels s'est ajouté un 17ème site proposé par la DGATLP, excusez du peu.

Dans ce document, le site repris sous la mention «S13, intitulé Réserve RNOB» était initialement prévu au PCGE pour l'implantation d'une station d'épuration, tandis que le site «S12» dénommé «Campine, nouveau site» correspondait à une alternative envisagée par l'IBW depuis le classement en zone humide du site susvisé.

Suite aux décisions du Gouvernement wallon du 26 septembre 2002 et du 04 février 2004 (Moniteur belge du 30/07/2004), le site «S13» est repris dorénavant dans le périmètre Natura 2000 BE 31001 intitulé «Affluents brabançons de la Senne».

Par ailleurs, il concerne un terrain inscrit en zone agricole d'intérêt paysager au plan de secteur de Nivelles.

Le projet n'était donc pas, dès le départ, compatible avec les prescriptions des articles 35 et 40 3° du CWATUP, et le permis unique de classe 1 ne pouvait dès lors être délivré qu'en application de l'article 110 du Code, qui stipule :

«*En dehors des zones qui leur sont plus spécialement réservées les constructions et équipements de services publics ou communautaires peuvent être admis pour autant qu'ils s'intègrent au site bâti ou non bâti.*».

Le fonctionnaire délégué de la Direction du Brabant wallon a refusé la dérogation au plan de secteur et a rendu un avis défavorable en date du 1er mars 2005 dans le cadre de la demande de permis unique relative à une station d'épuration concernant un terrain sis rue Nicolas Baudine à Braine-le-Château.

Cet avis tout récent, de mars 2005, est notamment motivé par ce qui suit :

– les avis défavorables rendus par les instances consultées, à savoir la CRAT, le CWEDD, la DNF, la DGA, la Commission royale des monuments, sites et fouilles ;

– les nombreuses réclamations faites lors de l'enquête publique ;

– l'étude sommaire des alternatives dans l'étude d'incidences sur l'environnement ;

– le fait que le PASH de la Senne n'ait pas été adopté définitivement par le Gouvernement ;

– le seul document de valeur juridique à ce jour, est le Plan communal qui prévoyait une station d'épuration pour 10.000 équivalent-habitants alors qu'aujourd'hui on parle de 90.000 en référence aux zones que je décrivais initialement.

Suite à l'avis du fonctionnaire délégué, le collège échevinal de Braine-le-Château a, pour sa part, rendu un avis défavorable en date du 30 mars 2005 – chacun appréciera le ton – indiquant qu'il y avait une volonté dans le chef de la commune d'épurer rapidement le Hain parce qu'il constituait «un égout à ciel ouvert», je cite, mais qu'ils ne le souhaitaient pas sur le territoire de leur commune et qu'ils préféraient qu'on l'installe sur une commune voisine. Le bourgmestre ajoutant et on comprendra sa franchise : «*C'est peut-être une réaction égoïste mais c'est le vœu de la population*». Ce qui explique alors la mention que vous avez reprise de le voir repasser sur la commune voisine, celle de Tubize où le terrain tel qu'il est pressenti par la commune de Braine-le-Château impose une dépollution des sols importante que l'on chiffre, vous l'avez cité, 10 millions d'euros mais d'aucuns avancent la somme de 15 millions d'euros avant de commencer les travaux. Comprenne qui pourra, d'aller installer une station d'épuration sur un site contaminé, on voit toute la difficulté et surtout la lenteur de la procédure que cela induirait.

En date du 22 avril, l'IBW a fort légalement introduit un recours à l'encontre de la décision du Collège des bourgmestre et échevins de la ville de Braine-le-Château refusant le permis unique relatif à la station d'épuration. Il a été réceptionné en date du 25 avril par l'administration de la Région wallonne, c'est-à-dire la semaine dernière, à peu de choses près, ce dossier est dès lors en cours d'instruction.

Dès lors, et là je me dois de mettre la casquette d'autorité administrative tant que le dossier ne m'est pas soumis, il m'est conseillé formellement de ne pas livrer mes sentiments puisque je dois faire preuve, semble-t-il, d'une impartialité totale dans l'examen du dossier même si, vous l'aurez compris, au ton utilisé et au sentiment partagé avec vous, qu'il y a aujourd'hui urgence pour qu'une décision tombe.

Alors, quels sont les délais ? Au moins, vous pourrez ainsi retenir cette date. Il nous faut impérativement décider au lendemain de notre Fête Nationale, c'est-à-dire au plus tard le 25 juillet 2005. À cette époque, il m'appartiendra de statuer sur la demande en recours même si, preuve que ce dossier pourra encore évoluer, il pourrait faire l'objet d'un recours bien évidemment au Conseil d'État. Dès lors, vous aurez compris que tout cela pourrait, si on prend les premières pré-études 1997, s'il devait y avoir une décision contestée – c'est pour cela que je veillerai à ce qu'elle soit au mieux motivée -, nous conduire vers 2007, soit pratiquement 10 ans pour le choix d'une station d'épuration qui, sur le plan environnemental, est indispensable. Cela, je crois que personne ne peut le contredire, c'est du reste, et j'en terminerai par là, Monsieur le Président, le formidable paradoxe de ce dossier. Tout le monde en appelle à l'urgence, réclame une décision au nom des intérêts de l'environnement. Mais malheureusement, l'environnement n'est pas le même d'une commune à l'autre, c'est toute la difficulté de surcroît d'un terrain laissé en jachère parce que c'est bien de cela qu'il s'agissait et la nature a fait ses effets, et c'est ce qui fait que, sans que l'homme n'intervienne, des orchidées y poussèrent.

Voilà, le résumé de la situation, 25 juillet, mais vous aurez compris qu'il y a urgence à décider, en raison de l'enjeu que cela représente, notamment, pour la qualité des eaux que nous devons traiter.

M. le Président. – La parole est à M. Boucher.

M. Boucher (MR). – Je remercie M. le Ministre pour la franchise de ses réponses. Je savais que vous aviez un devoir de réserve et que vous ne sauriez pas répondre à chaque question posée, mais je crois que les réponses que vous avez données maintenant sont suffisantes.

QUESTION ORALE DE Mme CASSART-MAILLEUX À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA GESTION DES FRICHES INDUSTRIELLES LAISSÉES PAR ARCELOR»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la gestion des friches industrielles laissées par Arcelor».

La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, ma curiosité a été titillée lorsque j'ai lu une de vos interviews dans le quotidien *Le Soir*, le week-end du 23 et 24 avril.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Un grand jour. Le jour de l'inauguration de l'aéroport de Liège-Bierset.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – À la suite de cette lecture, j'aimerais obtenir quelques informations complémentaires.

Suite à l'arrêt de la phase à chaud sidérurgique sur le bassin liégeois, des terrains se retrouvent inexploités et vous annoncez qu'une étude est mise en place et porte sur trois premiers sites, ce qui représente une superficie de 25 hectares. Pouvez-vous nous dire en quoi consiste cette étude ? Quelles sont les pistes proposées ?

Concernant l'assainissement des terrains, quelles sont les stratégies envisagées par votre département ? Afin d'assainir au mieux ces sites, quel type de financement envisagez-vous en plus des financements purement Arcelor ?

Vous faites référence à trois sites mais au total, combien d'hectares seront libérés ? Et dans quels délais ceux-ci seront-ils abandonnés et ensuite assainis ?

Enfin, Monsieur le Ministre, vous faites également référence à une réunion tripartite entre vos collègues du Gouvernement, les responsables d'Arcelor et les syndicats. Pourriez-vous m'informer de la teneur de cette entrevue ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vais essayer, sous votre vigilante attention, de faire au mieux, Monsieur le Président.

Je voudrais d'abord peut-être commencer par la dernière question de l'honorable membre, Mme Cassart, sur la réunion tripartite. La réunion a eu lieu lundi, il y a maintenant huit jours, et réunissait les trois parties, qui, le 21 avril 2004, sous le Gouvernement précédent, avaient conclu un accord : les délégations syndicales, la délégation patronale d'Arcelor emmenée par M. Dollé et le Gouvernement. Aux termes de cet accord, vous le savez, il y avait un processus de fermeture des

phases à chaud sur deux moments-clés. Il y avait également un plan social qui reposait du reste, largement, sur une mise en œuvre de prépensions à obtenir du côté fédéral. Le troisième élément du plan de redéploiement industriel, consiste, pour le Gouvernement wallon, et surtout pour Arcelor, à trouver des investisseurs qualifiés pour favoriser l'emploi dans la région susdite et, enfin, le quatrième pan, pour revenir à cet accord de l'année dernière, c'est évidemment la requalification des terrains.

Et puis, vous l'avez vu, chacun appréciera, j'ai mon commentaire, je le garderai pour moi, que l'annonce précipitée de la fermeture d'un des hauts fourneaux a évidemment remis une pression inattendue qui rejoignait évidemment le traumatisme que peuvent légitimement ressentir un certain nombre de travailleurs, notamment, pour l'attachement qu'ils ont pour cet outil mais aussi pour les perspectives économiques et d'emploi que cela représentait jusque maintenant. Une fermeture de ce type-là est toujours un choc important. Une chose est de le négocier, il y a un an, une autre est de le vivre aujourd'hui.

L'annonce prématurée de la fermeture et les inquiétudes de la classe syndicale ont amené une tension sociale assez pointue entre les partenaires. Il nous a semblé, nous, au niveau du Gouvernement, que nous devions reprendre notre rôle, à savoir de *go between*, de trait d'union, de médiateur, de facilitateur d'autant que nous disposons toujours d'une part certes modeste, mais importante d'actions d'Arcelor qui nous permet de légitimer notre intervention dans de pareils conflits sociaux ou presque.

Cette réunion a duré de nombreuses heures parce que nous venions de loin, au départ, tant il y avait une forme de protestation vive et amère dans le camp syndical par rapport aux déclarations du patron d'Arcelor. Je pense qu'au fur et à mesure des heures, et par petites touches, les différents ministres concernés, MM. Daerden, Marcourt, le Ministre-Président et moi-même sommes parvenus à recoller les morceaux, à recréer un climat de confiance même si nous avons convenu que ce climat de confiance sera accompagné d'une vigilance. Et dès lors, tous les trois mois, nous tiendrons un comité de suivi pour vérifier, pour valider si toutes les parties à la cause, acquittent les engagements qu'elles ont souscrits les unes vis-à-vis des autres.

Que retenir de cette réunion ? Les engagements souscrits par Arcelor l'année dernière sont confirmés, que ce soit en termes de volonté, de rechercher des investisseurs, ou dans la construction du nouveau bâtiment administratif qui est la nouvelle vitrine de la sidérurgie métallurgie wallonne, tout cela était confirmé.

Mais, deuxième élément, il y a une obligation, il ne faut pas s'en cacher et là vous êtes probablement mieux placé que moi, il appartiendra au Gouvernement fédéral d'approuver le volet social, ce qui n'a pas été le cas en son temps, pour une période de coïncidence chronologique, qui est évidemment, ne nous en cachons pas, l'élément clé. Quand vous avez – de mémoire, je quitte ma réponse – de 1.300 à 1.400 travailleurs pour lesquels il est difficile de prévoir une réinsertion dans d'autres secteurs même par formation, vu leurs parcours professionnels, vu leur investissement aussi dans la sidérurgie, je crois que la solution compte tenu de la crédibilité du métier qui était le leur, c'est manifestement la prépension pour assurer, je dirais, une transition plus harmonieuse. Mais ce processus n'est toujours pas acquis au niveau fédéral en sachant que, vous l'aurez constaté, la FEB a clairement mis le banc patronal à la question des prépensions en indiquant qu'il fallait plutôt allonger les fins de carrière, vu que, nos amis flamands, je ne conteste pas mais je dois le relever, ont largement usé, abusé diront certains, à vous d'apprécier, du système des prépensions. Du reste, si nous devions confronter nos statistiques chômage, c'est vrai qu'il y a des inquiétudes en Wallonie, mais si nous devions reprendre des statistiques prépensions, je pense qu'il y aurait de quoi s'alarmer de ce qu'a fait la Flandre. Avec une nuance, je ne veux pas accuser de générosité excessive le pouvoir fédéral à l'égard de la Flandre mais vous le savez, la prépension est un système «de riches» puisqu'il faut que l'employeur privé y contribue et probablement n'avons-nous pas en Wallonie, les entreprises qui ont la taille suffisante et surtout les moyens financiers pour favoriser de telles fins de carrière, ce qui pourtant est parfaitement accessible dans le cas d'Arcelor.

Donc, usons chacun de notre côté de nos réseaux d'influence pour que ce plan de prépension soit approuvé le plus rapidement possible, je dirais dans les 12 mois, sans quoi, j'ai le sentiment que nous allons revivre un climat social extrêmement tendu qui risquerait même d'entraîner Arcelor dans une révision de son plan d'investissement, sachant qu'alors la facture sociale n'est plus la même.

Vous aurez compris que nous sommes là dans une situation difficile mais pas impossible. Je pense que toutes les familles politiques wallonnes ou francophones, c'est selon, ont pris leur part pour favoriser un accord correct tant à l'égard des travailleurs que pour assurer un lendemain meilleur au site.

Cela, c'est pour la partie tripartite. Vigilance, Guy Dollé confirme tout, le côté syndical attend la réaction au niveau fédéral. Voilà un peu le cadre et nous nous reverrons probablement fin juin, début juillet.

En ce qui concerne la société foncière, elle était installée, jour pour jour, c'est une coïncidence, un an après les premiers accords de 2004. Et donc, j'ai le plaisir ou l'honneur ou la charge de présider le premier conseil d'administration de cette foncière qui est composé de manière paritaire : quatre membres délégués du Gouvernement et quatre délégués provenant d'Arcelor.

Cette structure peut s'appuyer à juste titre sur un comité technique où les politiques, si j'ose dire, peuvent laisser la place à des techniciens de haut-vol qui peuvent alors mieux que nous, intervenir dans la rédaction du dossier et le faire progresser rapidement ne nous laissant le soin, à nous, que la seule décision politique. Ce comité technique peut, du reste, s'élargir à des représentants d'organisme intervenant sur la place liégeoise, que ce soit SPI+, la SPAQuE ou la SORASI, peu importe, on voit bien les différents intervenants concernés.

Elle est donc maintenant bien en place et pour celles et ceux qui ? À juste titre ou parfois de manière un petit peu trop précipitée, querellent les Liégeois ou plus exactement le Gouvernement, vous avez là une traduction très concrète, de notre volonté dans la droite ligne du Gouvernement précédent, de mettre les outils en place pour assurer la requalification des sites concernés.

Alors, la prise en charge du processus de réutilisation des sites qui seront libérés par Arcelor au fur et à mesure de l'arrêt des activités de la phase à chaud, se fera au travers de la nouvelle société qui, comme je vous l'indiquais, a été mise en place le 21 avril 2005 et porte le nom de Foncière liégeoise.

La première étape du redéploiement est de réaliser une étude générale de faisabilité économique, visant à déterminer le schéma général d'aménagement du territoire, les affectations possibles des terrains d'Arcelor ainsi que les opérations d'assainissement nécessaires en vue de revitaliser ces terrains de manière appropriée.

On peut estimer, je vous réponds ainsi, à environ 300 hectares les terrains qui seront concernés par ce redéploiement à Liège.

Le conseil d'administration de la Foncière liégeoise – parce qu'il ne suffit pas de se voir, nous avons déjà délibéré – a décidé d'avancer déjà sur un premier projet, premier temps, relatif à trois sites particuliers : l'aciérie LD, Transenster hôpital et rue Nicolaïs. La caractérisation de ces sites s'étendant sur environ 25 hectares a commencé ce lundi.

Cette étude de caractérisation a pour objectif de connaître la nature et le niveau de pollution afin de déterminer la nécessité d'assainir, de déterminer les délais d'assainissement et l'estimation des coûts y relatifs. Cette étude est un préalable à tout projet d'assainissement, comme il se doit.

Ensuite, Arcelor réalisera les assainissements des terrains, en respect de la législation du Décret Sols et à ses propres frais. Le principe du pollueur-payeur sera donc bel et bien mis en œuvre.

Une fois assainis par Arcelor, les terrains seront apportés à la société pour être viabilisés et commercialisés dans le cadre de l'étude évoquée ci-dessus.

Enfin, dernier élément, outre ce périmètre de 300 hectares, qui a fait l'objet d'une délibération du Gouvernement précédent, il subsiste un certain nombre de terrains qui appartiennent à Arcelor mais qui ne sont pas dans ce périmètre.

Nous avons deux catégories de terrain : d'une part, des terrains qui sont nécessaires à la poursuite du redéploiement économique d'Arcelor, là où ils ont des perspectives d'investissement directement et on comprendra qu'ils les gardent dans leur portefeuille immobilier et d'autre part, des terrains qui ne font pas partie du périmètre de l'accord du 21 avril 2004 et dont Arcelor n'aurait pas besoin et qu'il pourrait réaliser. Nous avons donc souhaité, nous, banc politique qu'il y ait une parfaite adéquation entre ces terrains qui ne font pas partie du périmètre et ceux qui tomberont dans le périmètre dont nous avons la responsabilité pour qu'il y ait une bonne adéquation entre l'un et l'autre et une bonne vue d'ensemble. Du reste, je n'ai pas manqué de rappeler à Arcelor que la mise en œuvre de ces terrains, leur requalification et surtout leur utilisation doivent passer notamment par des modifications planologiques ou d'aménagement du territoire, qui immanquablement vont amener le Gouvernement et votre serviteur à intervenir.

Donc, le faire en cachette, pour le faire bref, n'a pas de sens. Que ce soit la ville, le fonctionnaire délégué ou la Région wallonne, nous serons amenés à intervenir et je dois bien constater qu'Arcelor a répondu immédiatement présent en indiquant que pour eux qu'il n'y avait aucune difficulté à ce qu'on ait une vision commune.

Enfin, le fonctionnement de la société foncière. C'est une société à décisions qui s'appuie sur un comité technique qui, lui-même, va s'appuyer sur un bras agissant, filiale d'Arcelor, très active notamment dans d'autres régions : la société Arceval, pour requalifier les sols.

Donc, nous serons présents comme un élément de décision politique, d'évaluation et de complémentarité avec, évidemment, l'espoir sinon la résolution de faire progresser les choses au plus vite même si ces opérations prendront du temps compte tenu de la présence pour certains terrains d'une pollution qu'il faut traiter avec beaucoup de prudence et de vigueur.

Je pense, Monsieur le Président, avoir été relativement complet. Si tel n'était pas le cas, j'invite l'oratrice à me reprendre.

(M. Senesael, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel.)

M. le Président. – Merci, Monsieur le Ministre. Je voudrais tout d'abord remercier M. Stoffels d'avoir pris la présidence de la Commission. M. Borsus, après réorganisation de la Commission des Affaires intérieures et de la Fonction publique pose ses questions au début de la commission et sera là pour présider votre commission dès que possible et pour ma part, si je n'étais pas là au début de la réunion c'est que j'avais une interpellation également à la Commission des Affaires intérieures et de la Fonction publique.

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Tout d'abord, en tant que jeune députée, je lis quotidiennement la presse et je posais cette question pour parfaire mes informations, c'est vrai que je suis attentivement ce dossier car il s'agit de ma région. Je vous remercie réellement pour toutes les informations que vous m'avez données. Je me laisse l'opportunité d'un délai ultérieur pour suivre le dossier, et voir quel est le coût qui va être engendré par la Région wallonne ; je suis toutefois un peu déçue que mal-

gré tout, peu importe les questions que je pose, on en revienne toujours au pouvoir fédéral. Je pense qu'il est quand même grand temps que le Gouvernement wallon prenne ses missions et les assume clairement. Je vous remercie, la réponse était bien complète.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Si j'abuse peut-être du règlement 15 secondes, je ne voulais évidemment pas la moindre polémique mais dès lors que vous avez vous-même soulevé le problème de la tripartite et de ce qui avait été échangé à cette tripartie, je ne pouvais pas ne pas vous communiquer le point essentiel qui porte sur les préretraites qui, que nous le voulions ou non du côté wallon, ne sont pas de nos compétences. Cela, c'est strictement le pouvoir fédéral, et je ne cherchais pas du tout de polémique ; du reste, et pour vous rassurer, je vous rappelle que la foncière va envoyer deux délégués dans le GRE dans lequel l'ensemble des forces politiques sont présentes, puisque toutes les familles politiques, écolo, libérale, socialiste, cdH, tout le monde s'y retrouve. Donc, moi, je ne vois, en tout cas pas dans mon chef, aucune volonté de retirer la couverture de l'un à l'autre, nous aurons besoin de tout le monde pour nous en sortir.

QUESTION ORALE DE M. WESPHAEL À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LES POLITIQUES MENÉES EN VUE D'ENCOURAGER LE TRANSFERT MODAL VERS LE RAIL ET LA VOIE D'EAU»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Wesphael à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les politiques menées en vue d'encourager le transfert modal vers le rail et la voie d'eau».

La parole est à M. Wesphael pour poser sa question.

M. Wesphael (Écolo). – Monsieur le Ministre, vous le constaterez avec moi, il y a aujourd'hui une forte croissance de la demande de transport de marchandises et la question fondamentale du monde des transports se pose avec beaucoup de perplexité si on voit effectivement l'engorgement qui existe aujourd'hui sur nos routes, notamment par le transport de marchandises par camion.

Actuellement en Région wallonne la part du rail dans le transport de marchandises est de l'ordre de 8 % et celle de la voie d'eau de 20 %. Il existe un important potentiel lié à la nature et aux volumes des flux transportés, ainsi qu'aux stocks de capacité de ces modes de transports alternatifs à la route, qu'il importe de valoriser, à mon avis, sans attendre.

Le Gouvernement précédent, vous le savez aussi, s'est montré attentif à cette question et a entrepris diverses mesures en ce sens.

Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, nous éclairer sur la suite que vous avez réservée aux différents points suivants.

Un examen global de la question des plates-formes multimodales avait été entrepris par mon ami et ex-ministre José Daras.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ministre d'État.

M. Wesphael (Écolo). – Ex-ministre de la promotion des voies navigables et actuellement ministre d'État.

Il fut établi qu'avant d'établir de nouvelles plates-formes multimodales, les autorités wallonnes devaient assurer la pérennité et le développement de celles qui existent et qui connaissent des augmentations d'activité annuellement comme on peut le constater à Mouscron. En effet, les coûts d'infrastructure de certaines plates-formes font peser des menaces d'interruption de l'activité.

Il est donc acquis que le développement des plates-formes multimodales nécessite une approche coordonnée sur l'ensemble du territoire en regard des réels potentiels du développement du transport combiné, d'une part, et du soutien direct et coordonné, sur les infrastructures des plates-formes, d'autre part.

Quel est donc l'état d'avancement des contacts avec les acteurs concernés, les exploitants et en particulier, les transporteurs et la SNCB ?

Une autre étude réalisée traitait du schéma logistique hennuyer. En juin 2004, la seconde phase de cette démarche était lancée, avec pour mission la création d'un centre de coordination et de promotion de la logistique dans cette province. Cette phase était limitée à deux ans. La première année étant écoulée, pourriez-vous nous informer de l'avancement de la mise en œuvre de ce centre ?

La mise en place d'un paquet de 21 mesures prioritaires pour la promotion et le développement de la voie d'eau avait par ailleurs fortement avancé en fin de législature. Ce plan a d'ailleurs été repris dans la Déclaration de politique régionale de 2004. Parmi ces mesures, il en était une relative à l'identification et à la réaffectation prioritaire des friches industrielles le long des voies d'eau pouvant servir à la logistique fluviale. Pourriez-vous nous informer de l'état d'avancement de cette mesure en particulier ? Par ailleurs, quelles sont les interactions entre cette recherche et votre annonce d'affectation au logement des zones d'équipement communautaire, notamment réservées actuellement aux ports autonomes ?

On se souviendra que cette perspective de développement des centres de coordination multimodaux, c'était potentiellement la création de 16.000 emplois à l'horizon 2020, donc, ce n'est pas négligeable, évidemment pas dans n'importe quelle condition. Je souhaiterais savoir si vous avez inscrit la politique du Gouvernement dans la droite ligne, finalement, de celle de José Daras.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, très chers Collègues, je réponds à l'honorable membre. Le Gouvernement précédent – il y a fait mention – avait effectivement entrepris plusieurs études relatives au transport de marchandises et à la logistique en Région wallonne.

Suite aux différents aléas qui ont émaillé l'exécution de celles-ci, les conclusions de l'étude sur la logistique en province du Hainaut ont été avalisées avant celles de l'étude sur le schéma logistique wallon. J'ai bien évidemment consulté l'ensemble des intercommunales de développement, les ports autonomes et l'Union wallonne des entreprises afin de leur permettre de formuler leurs dernières remarques en la matière.

Le Gouvernement – et ainsi je rassure l'honorable membre – a bien l'intention de développer ce secteur d'activité de façon coordonnée sur l'ensemble de la Wallonie. Il suit et encourage toutes les actions en ce sens. À cet égard, je signale que le cluster «transport et logistique» wallon a été officiellement constitué au début de cette année. Ce cluster repose sur trois pôles : le pôle transport et logistique mosan, le pôle transport et logistique luxembourgeois et le pôle transport et logistique hennuyer.

L'étude relative à la mise en œuvre d'actions de promotion et de sensibilisation des entreprises du Hainaut aux enjeux et techniques de la logistique et de l'intermodalité est entrée dans sa troisième phase dont l'objet principal consiste justement à la mise en œuvre et au suivi d'actions générales de sensibilisation des entreprises hennuyères à utiliser les nouveaux outils.

Le pôle transport et logistique du Hainaut a été officiellement présenté aux entreprises le 26 avril dernier, vous voyez qu'on ne perd de temps. Le pôle a d'ores et déjà programmé une série d'actions de promotion et de sensibilisation à destination des entreprises et du public en général, telle la journée des métiers du transport et de la logistique qu'il organise en collaboration avec le FOREm et je vous y invite, le 28 mai prochain à Garocentre.

Concernant la voie d'eau, l'Office de promotion des voies navigables a remis en fonction le Comité de pilotage chargé de veiller à la mise en œuvre des 21 mesures de l'étude visant à analyser et définir celles qui plaidaient en faveur d'un transport fluvial.

Il a récemment redéfini et regroupé les 21 mesures en 8 mesures essentielles. C'est mon collègue, vous le savez, le Ministre Michel Daerden, je ferai comme vous, mon excellent collègue et ami Michel Daerden, qui n'est pas encore ministre d'État mais cela ne saurait tarder, qui a la compétence de cette matière et qui est évidemment chargé de la remise en route du groupe de travail susdit.

Enfin, l'identification des terrains et friches industrielles susceptibles d'être réaffectés à la logistique fluviale a été réalisée par la DGTALP. L'examen de ce travail sera réalisé par le groupe de travail animé par mon collègue Michel Daerden.

Enfin, je voudrais, et sortant de mon texte, apporter à côté de ces études de sensibilisation, de la mobilisation du monde entrepreneurial, notamment, le travail que réalise M. Becker, pour ne pas le citer. Des décisions sont tombées, notamment le financement prioritaire de la plate-forme logistique de Centre-Ardenne pour lequel j'ai réservé un crédit d'environ 5 millions d'euros pour la tranche 2005, extrêmement intéressant puisqu'il est, comme vous le savez, préfinancé ou cofinancé, c'est comme vous l'entendez avec les trois sociétés les plus importantes de la Province de Luxembourg qui se sont engagées avec comme élément positif, ce sont des entreprises qui parlent à d'autres entreprises, remarquablement situées et nous devrions, dans les prochains mois, inaugurer le premier hall qui, du reste, sera totalement financé par les trois entreprises concernées dans un schéma urbanistique de grande qualité.

Deuxième élément, en ce qui concerne le garocentre, ce sont de multiples démarches et Dieu sait si j'ai posé de nombreuses questions au Parlement wallon sur le problème de l'allongement des quais, vous voyez que parfois le Gouvernement précédent a fait beaucoup et je dirais, pour être tout à fait correct, qu'il n'a pas eu le temps de terminer tous les dossiers ; il m'appartenait donc comme Ministre des Transports de plaider le dossier près de la SNCB, ce qui est le cas puisqu'il nous faut des quais près de 400 mètres plus longs pour rendre cette plate-forme utilisable. C'est aujourd'hui acquis dans les investissements classiques de la SNCB puisque nous avons pris en charge, par partenariat public-privé, d'autres investissements.

Enfin, dernière mesure. Là, c'est tout à fait récent, c'est jeudi dernier au Gouvernement wallon, nous avons décidé de libérer les zones blanches. Alors, de quoi s'agit-il ? Vous savez, ces zones blanches appartiennent à trois grands propriétaires, la SNCB, les ports autonomes et les militaires mais ils ne sont pas directement concernés. Or, ces zones blanches nous voulions les assimiler à des zones bleues que nous avions, dans le décret RESA déjà, assimilées aux zones rouges, c'est-à-dire des zones pour faire bref, qui tombaient dans les zones «capables». Or, le Conseil d'État, dans sa décision l'opposant à la ville de Namur, a considéré que toutes les zones blanches, notamment les voies de chemin de fer, mais aussi les ports autonomes, devaient rester vierges de toutes constructions. Ce qui veut dire que la SNCB qui vend des milliers d'hectares lui appartenant allait vendre des terrains qui

ne valaient rien, puisque totalement impropres, et que cela posait aussi des problèmes pour les ports autonomes puisqu'ils ne pouvaient rien y installer.

Et donc, nous avons corrigé le tir, cela me permet de l'expliquer devant cette commission qui sera chargée de l'examen de cet avant-projet de décret. Nous avons prévu que le fonctionnaire délégué – puisque les zones blanches et les zones bleues sont des zones déterminées par le Gouvernement et elles seront accessibles – pourra délivrer des permis pour toute une série de constructions. Cela aura deux effets ; pour les ports autonomes, cela leur permettra d'aller de l'avant, parce que si vous regardez de plus près, les ports autonomes ont deux types de terrains, des zones industrielles et des zones blanches et parfois, curieusement configurées. Et donc, nous avons voulu leur permettre d'accéder aux zones blanches par des constructions, par des aménagements, ce qui leur était impossible auparavant et donc, comme ministre de l'aménagement du territoire, pour autant que vous le votiez bien évidemment, c'est une formidable avancée pour les ports autonomes mais cela le sera aussi pour la SNCB et j'imagine que comme Écolo vous vous réjouirez dès lors que beaucoup de terrains se libèrent autour des gares, parce que vous avez des parkings non utilisés, parfois des zones de retour des convois ferroviaires ou tout simplement moins de lignes utilisées que par le passé. Si je prends un exemple dans ma région, la gare d'Ottignies, c'est une immense tâche blanche sur le plan de secteur, on ne sait rien y faire. Suite au vote de ce décret, on pourra réurbaniser ces zones-là et donc amener des habitants en plein cœur de ville avec une mobilité exemplaire. Donc, vous l'aurez compris, c'est un décret fondamental même s'il est bref dans sa rédaction, il est conséquent dans les résultats qu'il pourra susciter, tant pour le transport modal que pour la réurbanisation de nos cœurs de ville.

Vous l'aurez compris, en tout cas pour la première question, il y a une volonté farouche du Gouvernement wallon de poursuivre le travail entrepris, qu'on aime ou qu'on n'aime pas, la raison nous y conduit parce qu'on voit quand même l'encombrement aujourd'hui de nos routes et la détérioration qu'occasionnent immanquablement les trafics lourds et les trafics lourds complémentaires annoncés.

Je rappelle que le Ministre Daerden prépare activement une forme de vignette dont 25 % du produit sera destiné aux modes de transport en commun, les 75 autres pour cent étant affectés à l'entretien des routes. Et donc, vous voyez là qu'il y a une volonté du Gouvernement aussi de contribuer la route pour d'autres modes de transport dans ce panier des 25 %.

M. le Président. – La parole est à M. Wesphael.

M. Wesphael (Écolo). – Je remercie M. Antoine parce que je pense qu'il s'inscrit manifestement dans la volonté qu'Écolo avait souhaitée lors du précédent Gouvernement en cette matière. Je me réjouis de lire le décret. Par contre, permettez-moi simplement de vous demander d'accélérer – c'est un dossier très particulier – la désignation d'un directeur au Port autonome de Liège, si vous voulez bien, et d'autre part, d'accélérer les négociations avec le port d'Anvers pour qu'en fait, on puisse avoir cette disponibilité multimodale qui serait susceptible de créer relativement, à court terme, 2.000 emplois. C'est un cas particulier mais j'aimerais bien que cette situation soit enfin traitée le plus tôt possible.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je dirais, dans mon chef, il n'y a pas de difficulté pour le Port autonome de Liège et Monsieur le Président, pour toutes celles et tous ceux qui n'ont peut-être pas la chance d'être liégeois, nous sommes quand même quelques-uns ici … *(Rumeurs.)* Oui, je pense que les Liégeois ont de nombreuses qualités, ce qui ne veut pas dire que les autres n'en ont pas. Souvent, on a des questions-réponses extrêmement intéressantes, mais parfois une visite sur le terrain serait souhaitable, notamment de ce qui se fait à Liège, avec des navettes en permanence entre les Ports d'Anvers et Liège.

Cela me semble tout à fait intéressant, notamment ce que fait le groupe Portier. Il y a énormément de choses à visiter et je dirais qu'on pourrait, au détour d'une visite, pratiquement, avec mon Collègue Michel Daerden, pour autant, bien sûr, qu'il l'accepte dans son agenda surtout, c'est de consacrer, à ce moment-là, une ou deux heures, après la visite, avec des professionnels.

Je crois que vous seriez étonné – je le dis parce que j'en ai fait l'exercice moi-même – de l'enthousiasme, mais surtout de l'intérêt économique que nous avons à promouvoir de tels dossiers.

M. le Président. – Nous prenons bonne note de votre proposition. Je demande d'ailleurs au Secrétaire de la relayer auprès du Président de cette Commission.

QUESTION ORALE DE M. FOURNY À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA CULTURE DES SAPINS DE NOËL»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fourny à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la culture des sapins de Noël».

La parole est à M. Fourny pour poser sa question.

M. Fourny (cdH). – Monsieur le Président, Noël, c'est dans quelques mois, donc, il faut déjà anticiper. Il faut d'abord planter les sapins pour qu'ils poussent.

La question ici est tout à fait particulière, effectivement, au domaine de la plantation, mais en tout cas, c'est un domaine très sensible pour les Luxembourgeois, dont je suis, et plus particulièrement pour les pépiniéristes.

La question de la plantation des sapins de Noël appelle, en effet, quelques précisions.

Le décret d'optimalisation du 18 juillet 2002 avait prévu la délivrance d'un permis préalable pour le boisement et le déboisement sauf dans l'hypothèse de la sylviculture en zone forestière et de la culture de sapins de Noël dans une zone non destinée à l'urbanisation.

Ce dernier point semble être sujet à de larges interprétations puisqu'il pouvait s'agir de zones d'espaces verts, de zones de parcs ou de fonds de vallée où l'impact environnemental et paysager de telles plantations n'était pas négligeable.

En conséquence de quoi le décret RESA a revu l'article 84 du Code, en précisant au 9°b que la culture de sapins de Noël, en général, sans viser de zones en particulier, était soumise à permis d'urbanisme préalable et exprès du Collège des bourgmestre et échevins.

Cette nouvelle modification de la législation a jeté une certaine confusion auprès des pépiniéristes et agriculteurs qui procèdent à des plantations de sapins de Noël. D'aucuns, en effet, semblent évoquer la possibilité de voir glisser ce type de plantations dans la liste des petits permis.

Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, apporter quelques précisions sur le sujet et nous dire s'il entre dans vos intentions d'intégrer ce type de plantations dans les permis ? Comment faut-il procéder dans l'attente de l'arrêté ? Un permis de la part du Collège semble, dans ce cas, nécessaire ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je veux remercier l'honorable membre parce que, effectivement, différents courriers, courriels ou articles de presse se sont emparés de cette question essentiellement sur une incompréhension du texte technique que nous avons voté au mois de février dans cette Commission et qui est entré en vigueur le 11 mars.

Je ferai un petit rappel.

L'ancien article 84, § 1er, du CWATUP précisait ceci : *«Nul ne peut, sans un permis d'urbanisme préalable écrit et exprès du Collège des Bourgmestre et Échevins : 8° boiser ou déboiser ; toutefois ne sont pas soumises à permis : a) ou la sylviculture dans la zone forestière, b) la culture de sapins de Noël dans une zone non destinée à l'urbanisation»*.

Ainsi, versus ancien CWATUP, la culture de sapins de Noël en zone urbanisable était soumise à permis d'urbanisme.

Le décret-programme adopté le 3 février, en vigueur le 11 mars, lui, stipule : *«Nul ne peut, sans un permis d'urbanisme préalable écrit et exprès du Collège des Bourgmestre et Échevins : 9° a) boiser ou déboiser ; toutefois la sylviculture dans la zone forestière n'est pas soumise à permis ; b) cultiver des sapins de Noël»*.

Le décret RESA soumet à permis d'urbanisme la culture de sapins de Noël en toutes zones visées à l'article 25 du CWATUP qu'elles soient urbanisables ou non. C'est donc un premier élément de changement par rapport à l'ancien CWATUP.

Néanmoins, un arrêté d'exécution, pris en vertu de l'article 84, § 2, 4° du Code, est en voie de finalisation. Il sera soumis, dans les prochains jours, au Gouvernement wallon. L'article précité habilite le Gouvernement notamment à arrêter la liste – et vous y avez fait mention – des actes et travaux qui, en raison de leur minime importance, ne requièrent pas de permis d'urbanisme.

En clair, cet arrêté, en cours d'élaboration ou de finalisation, a donc pour objet de soustraire la culture des sapins de Noël de l'exigence d'un permis d'urbanisme complet. Une simple déclaration urbanistique préalable, adressée au Collège des bourgmestre et échevins sera suffisante et cela, sans distinction de zone. Les modalités de l'introduction de la déclaration ainsi que le contenu de celle-ci seront bien évidemment définis dans l'arrêté dont question.

Mais pourquoi finalement alors qu'il était prévu dans le décret ancien de soumettre à permis, se limiter aujourd'hui à une déclaration simple au niveau du Collège. Pour deux raisons : d'une part, nous souhaitions, évidemment, contenir la plantation intempestive des sapins de Noël, qui parfois se propageait sans que nous n'ayons une bonne connaissance des terrains occupés à cette culture et, d'autre part, parce que depuis lors, entre l'ancien CWATUP et le nouveau, nous devons tenir compte de la Convention de Florence qui – comme vous le savez – structure et veille à protéger les paysages. Dès lors, une plantation de sapins de Noël participe à la structuration des paysages et donc, nous devions impérativement, au regard de cette Convention de Florence, canaliser cette culture. C'est ce que nous avons fait de la manière la plus légère possible puisque, demain, dans votre région pour tout qui veut cultiver des sapins de Noël, pendant six ou sept ans, le temps pour qu'ils deviennent assez grands pour accrocher des boules, il suffira d'aller prévenir le Collège, un peu comme une ouverture de voirie, pour les trottoirs, *«Je vais planter des sapins à telle parcelle»* et c'est tout. Au moins, nous aurons une connaissance parfaite des cultures et de leur impact sur le paysage.

Voilà comment concilier des conventions qui, parfois, ont été ratifiées pour de nobles causes avec une exigence de simplicité et de pragmatisme bien compréhensible dans le chef des pépiniéristes.

M. le Président. – La parole est à M. Fourny.

M. Fourny (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse, en tout cas, le ton apaisant du discours qui permettra aux pépiniéristes de peut-être moins s'encombrer de paperasserie et de démarches administratives dans leurs activités.

QUESTION ORALE DE M. ANCION À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA RECONVERSION DES SITES TOURISTIQUES CONCERNÉS PAR L'HABITAT PERMANENT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Ancion à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la reconversion des sites touristiques concernés par l'habitat permanent».

La parole est à M. Ancion pour poser sa question.

M. Ancion (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, dans le cadre du Plan d'action pluriannuel relatif à l'Habitat permanent dans les équipements touristiques, appelé Plan HP, adopté par le Gouvernement wallon le 13 novembre 2002, et plus précisément par rapport à la phase 2 concernant les domaines ou sites situés en dehors des zones inondables, un CD-rom cartographique vient d'être présenté aux communes concernées permettant d'opter pour telle ou telle reconversion suivant une série de critères objectifs tels que : situation géographique, présence d'un noyau d'habitat, nombre de résidents permanents, qualité du bâti et combien d'autres.

Selon les résultats de cette analyse, trois hypothèses peuvent être envisagées :

– premièrement, le maintien du site à une fonction de loisirs et le relogement progressif des résidents permanents concernés hors du site ;

– deuxièmement, la désaffectation du site et sa réaffectation à une destination qui ne soit ni du loisir, ni de l'habitat ;

– et troisièmement, la reconversion du site en lieu d'habitat, via un Plan communal d'aménagement qui supposera, le cas échéant, un assainissement partiel des lieux et un équipement collectif suffisant pour pouvoir maintenir et créer des logements adéquats.

Cette troisième solution, lorsqu'elle est possible, reste la plus réaliste car elle doit permettre de laisser les résidents en place, pour autant que leurs habitations soient des chalets conformes et habitables ; elle doit permettre aussi de créer de nouvelles parcelles qui pourraient accueillir soit des chalets, soit des constructions en matériaux durs. Pour ce faire, il est urgent de connaître les conditions urbanistiques exactes de votre ministère et surtout de votre administration afin de créer une zone urbanisable gardant une réelle vocation sociale et qui soit réalisable sans occasionner des expropriations et des frais inutiles. Si cela devait être le cas, ces dossiers ne pourraient être supportés financièrement par les communes concernées.

Monsieur le Ministre, il est important d'être fixé, le plus rapidement possible, pour que, au niveau communal, la réflexion s'installe afin de pouvoir faire évoluer ces dossiers et apaiser de nombreux ménages qui vivent actuellement dans l'incertitude.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, très chers Collègues, je suis évidemment heureux de la question de M. Ancion qui connaît bien le sujet, de surcroît parce que cela me donne l'occasion d'apporter mon soutien à l'utilisation de ce CD-rom tel qu'il a été brièvement présenté par l'honorable membre.

En effet, dans le cadre de la phase II du Plan HP, il y a fait mention, trois affectations sont possibles pour les équipements inscrits dans le plan : le maintien à une fonction de loisirs, l'affectation du site à une vocation non urbanisable ou la reconversion en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural.

(M. Willy Borsus, Président, prend place au fauteuil présidentiel.)

Bienvenue, Monsieur le Président.

Dans les équipements de taille importante, on peut même imaginer que les trois fonctions se combinent.

Le CD-rom méthodologique est donc un instrument précieux dans l'aide à la décision qui doit être prise quant à l'affectation ou aux affectations possibles de chacun des équipements concernés. Bien évidemment, mon vœu le plus cher est que chaque commune impliquée dans le plan puisse utiliser au mieux ce CD-rom.

Ce CD-rom n'est jamais qu'une aide à la décision, il ne faut le remplacer en aucun cas, car une réflexion est évidemment nécessaire pour l'avenir de chaque équipement, en resituant cette question dans la problématique globale d'aménagement de l'ensemble du territoire communal et pas simplement du seul site concerné.

Comme l'indique l'honorable membre, chaque zone de reconversion en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural ne pourra se faire que si l'équipement visé présente les conditions nécessaires à ce type d'opération : la situation géographique, la proximité d'une zone d'habitat, la qualité du bâti existant ; bref, les demandes seront examinées au cas par cas.

Le Comité d'accompagnement du Plan HP, qui est composé de représentants de chacun des ministres au Gouvernement, émettra un avis sur chaque demande, reconversion en zone d'habitat, qui devra, bien évidemment, être dûment motivée, argumentée et le CD-rom est évidemment d'une aide précieuse à ce niveau.

Les communes, qui solliciteront une telle reconversion doivent – me semble-t-il – avoir en vue deux éléments :

– le coût que représentera pour elles, ce type d'opération, notamment en termes de coût de voiries et d'équipements (égouttage, eau, électricité), bien qu'évidemment – je tiens à le souligner – elles pourront solliciter des subsides régionaux, que ce soit via le plan triennal de travaux déposé chez M. Courard ou bien, c'est nouveau, par l'utilisation du Fonds Brunfaut que j'ai relancé depuis 2005 et dont l'Arrêté d'application sera pris, lui aussi, dans les toutes prochaines semaines, en tout cas avant fin juin, et qui permettra au titre du logement, de financer pour les communes la voirie et l'égouttage de ces nouvelles zones d'habitat ;

– deuxième élément à côté des coûts, à terme, les logements situés, à terme – je me permets d'insister sur cet élément-là –, les logements situés dans ces équipements reconvertis en zone d'habitat devront répondre parfaitement aux critères minimaux de salubrité. Cela signifie donc que les habitats non conformes devront immanquablement et progressivement disparaître.

Il est exact que bon nombre d'ex-résidents permanents éprouvent des difficultés à s'insérer dans le circuit traditionnel du logement. J'ai pu m'en rendre compte pour en avoir longuement parlé, notam-

ment à Louvain-la-Neuve où là, nous étions encore à la marge de la marge, c'était vraiment un choix de vie, un choix de société qui était le leur, bien plus qu'un choix guidé par des raisons économiques.

Ma conviction est, dès lors, qu'il faut développer, pour ces personnes, un habitat adapté à leurs besoins, tout en évitant la création de ghettos. C'est d'ailleurs pour cela que j'ai prévu, dans les crédits du logement, la capacité, la possibilité d'équiper des terrains pour faire bref, en faveur du ceux que l'on appelle les gens du voyage ou en faveur de personnes qui veulent vivre en caravane ou roulotte de manière suffisamment confortable. Ces terrains devront connaître évidemment une rotation comme les Français l'ont prévue depuis longue date.

Par ailleurs, par rapport à l'évolution dans ces domaines, j'inviterai mon administration – soyez rassuré – à faire preuve de tolérance et d'ouverture d'esprit, pour que le couperet ne tombe pas de manière brutale même si l'issue pour beaucoup d'entre eux ne présente pas beaucoup d'alternatives, il faut que le ton leur soit donné.

Enfin, vous comprendrez, très chers Collègues, que le problème actuel se situe surtout au niveau de la localisation de ces ensembles, de leur maintien ou non et du coût, parfois très élevé, des équipements. C'est donc chaque fois, une réflexion et une analyse purement individuelles, sans qu'il n'y ait une vue d'ensemble de cette problématique.

Vous l'aurez compris, nous sommes évidemment amenés, nous, pouvoirs publics, communes et Régions, à devoir intervenir financièrement pour rétablir certaines situations qui avaient dérivé – il faut bien le reconnaître –, à nous opposer parfois à des habitants qui comprennent difficilement la nouvelle donne qui leur est imposée parce que de bonne ou parfois de mauvaise foi, ils pensaient y rester durablement. Toutes ces interventions financières vont parfois suppléer – il faut bien le reconnaître – à des situations ou à des personnes privées qui, parfois très peu scrupuleuses, font exploiter la situation ou le désir de ces personnes. C'est donc parfois le public qui doit venir au secours de particuliers.

M. le Président. – La parole est à M. Ancion.

M. Ancion (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et son appréciation favorable sur le CD-rom. Cela me touche très fort. Il sait pourquoi.

D'un autre côté, le CD-rom permet une orientation. C'est un guide général. Je reviens à la base de ma question lorsque, ce CD-rom, dans toutes circonstances, amène à la conclusion que c'est urbanisable, je compte sur vous pour que vous puissiez peser de tout votre poids pour la tolérance et l'ouverture d'esprit d'une administration ce qui, à certains niveaux n'a pas toujours été le cas dans le passé.

QUESTION ORALE DE M. GROMMES À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'ÉTAT DE LA LIGNE 37»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Grommes à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'état de la ligne 37».

La parole est à M. Grommes pour poser sa question.

M. Grommes (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, la réalisation de la ligne TGV entre Cologne et Bruxelles nécessite, à l'heure actuelle tous les efforts. Je crois que

ce projet est soutenu par tout le monde. Cette ligne TGV est également synonyme d'un grand risque de voir Verviers exclu du réseau ferroviaire européen.

Il paraît que d'importants travaux sont incontournables afin de maintenir la ligne efficace et conviviale. La vitesse serait même limitée actuellement à 40 km/h. La lente suppression de la fonction de centre régional qu'est Verviers à l'heure actuelle – ce qui serait déplorable si cela se confirmait dans les faits – ainsi que la dégradation progressive – et même la fermeture en cas d'éboulement – de la ligne 37 qui relie Verviers à l'Allemagne et à Eupen, auraient des conséquences inévitables, mais aussi intolérables en l'absence de mesures d'entretien d'urgence. Je ne puis que soutenir fermement la remise en état de la ligne 37 qui constitue un élément important parmi d'autres du développement économique de la région, au départ, notamment du tourisme.

Cette ligne, comme toutes les petites lignes, est par ailleurs un excellent exemple de mobilité douce que d'aucuns tentent de promouvoir face aux défis environnementaux. Face à ces problèmes mettant en danger la ligne 37, je voudrais demander la position de principe du ministre sur le maintien de cette ligne. Quelles démarches comptez-vous entreprendre afin de soutenir, au sens large, cette ligne ? Pouvez-vous me renseigner également sur les investissements prévus afin de maintenir la ligne, voire de la rendre plus efficace ? Avez-vous des informations sur le calendrier éventuel des travaux ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, très chers Collègues, je voudrais rappeler à l'honorable membre, comme à celles et ceux qui, inlassablement et avec raison, du reste, m'interrogent sur la politique de la SNCB, que mon rôle est évidemment un rôle difficile puisque j'ai essentiellement un magistère d'influence, même si, le moment venu, nous sommes appelés à intervenir dans la délivrance de certains permis de bâtir – je pense au RER – ou encore dans les méthodes alternatives de financement – je pense aux partenariats public-privé.

Il n'empêche, Monsieur Grommes, je partage évidemment tout l'intérêt que vous portez à la ligne 37, notamment en regard de l'accessibilité de Verviers et, par conséquent, du développement économique de la région dont on parle tant à propos du Grand Prix de Formule 1, qui passe aussi par des infrastructures de ce gabarit-là.

La SNCB indique – puisque, évidemment nous avons de nombreux contacts en dehors même de cette question, qu'à juste titre vous me posez – que l'entretien de la ligne est effectué en temps voulu et conformément au programme prévu. Il s'agit, entre autres, des travaux suivants – je les parcours avec vous – :

– la mise en service d'une nouvelle signalisation entre 2004 et 2007 ;

– la régénération du ballast jusqu'en 2006 ;

– l'achèvement de la sous-station caténaire de Pépinster en 2005 – j'ai à chaque fois demandé les dates de référence pour que vous puissiez vérifier ;

– l'assainissement des voies en gare de Welkenraedt dès 2006 ;

– l'entretien des ouvrages d'art de l'ensemble de la ligne selon les prévisions jusqu'en 2007 ;

– et enfin, le renouvellement des quais à Fraipont.

Il faut cependant reconnaître que la ligne 37 a souffert ces dernières années d'un déficit d'entretien. Cette situation a entraîné l'apparition de problèmes ponctuels très importants qui nécessitent maintenant un traitement urgent.

Le risque majeur se situe au niveau de Dolhain où un talus présente de sérieux risques d'effondrement. La vitesse y est donc actuellement réduite à 40 km/h, c'est exact. L'évaluation du risque a été entamée il y a quelque temps et une étude géologique a été réalisée par l'Université de Liège. Au vu des résultats de cette étude, INFRABEL, qui est maintenant le régisseur de l'infrastructure pour la SCNB, a récemment décidé de stabiliser le talus de Dolhain par une rectification du tracé des voies et l'établissement d'une tranchée couverte.

J'ai, du reste, eu des contacts avec son nouvel Administrateur général M. Lallemand, à ce propos et tous ces éléments ont bien été confirmés par l'intéressé.

Malheureusement, un certain délai est nécessaire pour mener les procédures administratives préalables à la réalisation de ces travaux. Toutes ces procédures une fois terminées, il semblerait que les estimations d'INFRABEL et de son Administrateur délégué nous amènent pour la réalisation des travaux, au plus tard en 2008. Ce qui nous laisse quand même encore un certain temps malheureusement à patienter.

Il n'empêche – vous l'aurez compris –, de la bouche même de ses principaux responsables, la SNCB et, en tout cas, sa régie technique INFRABEL, ne semblent pas remettre en question l'avenir de la ligne 37 puisque les travaux d'entretien sont en cours et que des investissements importants sur le plan budgétaire – il ne faut pas s'en cacher –, sont ainsi programmés.

Malheureusement, je ne peux que regretter avec vous que ces améliorations ne soient pas programmées plus tôt pour certaines d'entre elles et, surtout, que l'entretien minimal n'ait pas été réalisé plus tôt, parce qu'en entretenant mieux notre réseau, nous évitons parfois d'intervenir de manière hâtive et surtout de manière très onéreuse, reportant ainsi, du fait du poids financier, l'intervention qu'exigerait un entretien normal des lignes.

Voilà ce que je voulais vous dire, mais soyez convaincu que nous restons extrêmement attentifs à ce dossier. Nous avons pris date avec INFRABEL de l'évolution de ces travaux tels que programmés et nous mettrons tout en œuvre de notre côté, s'il devait y avoir une intervention de la Région en termes d'administration, ou d'autorisation, pour qu'elle soit, comme nous l'avons fait pour le RER d'Ottignies-Bruxelles, délivrée dans les meilleurs délais.

M. le Président. – La parole est à M. Grommes.

M. Grommes (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour cette réponse claire.

Ce qui est très important aujourd'hui, c'est que le maintien de cette ligne soit assuré via les investissements.

Effectivement, comme vous l'avez dit, il y a certains investissements qui vont seulement se faire en 2008. Espérons que la ligne ne sera pas fermée d'ici là parce qu'il y a vraiment effectivement un éboulement. De manière générale, comme vous l'avez dit, il faut être vigilant. J'ai quand même un peu l'impression que, au niveau de la SNCB, on laisse se dégrader les petites lignes. On le vit avec la ligne 42 qui relie Gouvy-Vielsalm à Liège. Maintenant, on a l'impression qu'on vit la même chose ici.

Si on veut vraiment avoir des transports en commun efficaces, il faudrait les maintenir convenablement comme vous l'avez dit. On va suivre certainement ce dossier.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Peut-être un petit commentaire, Monsieur le Président.

La difficulté pour la SNCB ou sa régie INFRABEL, c'est évidemment le budget, dès lors que son budget «investissements» a été réduit de 13 % par rapport aux premières estimations et même si les

Régions vont intervenir à travers les partenariats public-privé, dont il faudra encore – je le dis tout net – délimiter la méthode, les intervenants et le retour qu'ils vont recevoir. Ce sont des dossiers très sophistiqués qui nécessitent l'intervention de banques étrangères – on vient de voir les premières conclusions pour le Diabolo – et qui ne sont pas sans conséquences sur le plan politique, sur le plan communautaire et sur le plan de la tarification. En effet, pour faire bref, le montage Diabolo, selon M. Vande Lanotte, implique une surcharge tarifaire pour tous les Belges, Wallons, Bruxellois et Flamands, pour le seul Diabolo.

Si nous n'avions pas pris la voie malaisée certes, difficile et qui exige évidemment un *return* des investisseurs «privés» – quand on voit qui est derrière, c'est vraiment entre guillemets, tout cela évidemment est assez lourd –, ce seraient tous les crédits d'investissements, dont une partie concerne ceux dont vous me parlez, qui auraient été réduits. Nous avançons dans les difficultés budgétaires qui sont les nôtres par rapport aux décisions du fédéral et l'impasse dans laquelle se situent aujourd'hui INFRABEL et la SNCB.

M. le Président. – Ceci clôture les questions adressées à M. le Ministre Antoine.

Le Ministre Daerden va nous rejoindre d'ici quelques instants. Je vous propose de faire une brève suspension, le temps que le ministre nous rejoigne.

De façon générale, comme nous en sommes convenus, je vous propose d'organiser nos travaux sur base du lundi après-midi de manière à ce que chacun puisse bloquer la date dans son agenda.

– *La séance est suspendue à 16 heures 14 minutes.*

– *La séance est reprise à 16 heures 15 minutes.*

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS

INTERPELLATION DE Mme TILLIEUX À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA CONCRÉTISATION DE LA TRAVERSINE (RAVEL SUR LES ANCIENNES LIGNES SNCB 126 ET 127)»

INTERPELLATION DE M. BORSUS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA RÉALISATION DE LA TRAVERSINE (RAVEL SUR LES ANCIENNES LIGNES SNCB 126 ET 127)»

INTERPELLATION DE M. MILCAMPS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LE RÔLE DES PROVINCES DANS LA GESTION DU RAVEL»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les interpellations de Mme Tillieux, sur «la concrétisation de la traversine (RAVeL sur les anciennes lignes SNCB 126 et 127)» ; de M. Borsus, sur «la réa-

lisation de la traversine (RAVeL sur les anciennes lignes SNCB 126 et 127)» et de M. Milcamps, sur «le rôle des provinces dans la gestion du RAVeL», à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine.

La parole est à Mme Tillieux pour développer son interpellation.

Mme Tillieux (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, le retour de la saison estivale annonce, pour une partie conséquente du secteur touristique, une reprise des activités et, avec elle, la réouverture d'un dossier qui me tient particulièrement à cœur, dossier sur lequel notre Assemblée a déjà eu l'occasion de se pencher. Je veux parler du projet d'aménagement en zone RAVeL de l'ancienne ligne SNCB 126 qui relie Ciney à Statte (Huy) et de la ligne 127 qui prolonge la 126 jusque Landen.

Voici quelques jours, l'asbl «la Traversine» organisait son Assemblée générale à Hamois. Pour rappel, cette asbl réunit onze communes sur le tracé des lignes 126 et 127. Son objectif depuis 1996 consiste – et je cite ici les statuts – à «*promouvoir la création, la conservation et la mise en valeur d'une voie lente à usage non motorisé, appelée «la Traversine» sur les lignes ferroviaires désaffectées «126» et «127»*».

À l'occasion de son Assemblée générale, dont la presse a fait écho, l'asbl a de nouveau exprimé son inquiétude de ne pas voir l'entreprise avancer, en particulier bien sûr le projet d'aménagement de la ligne 126, alors que tout le monde est demandeur, les communes, les mandataires locaux, les associations, les riverains, les utilisateurs.

Un dossier qui stagne donc, alors qu'il présente un réel intérêt, non seulement sur le plan touristique, sur le plan de la mobilité, mais aussi sur le plan de l'économie locale et régionale.

L'asbl «La Traversine» fut créée en 1996 et après pratiquement dix ans d'efforts, d'avancées, de reculs, ses responsables et en particulier son président Émile Hotton, ne perdent pas leur enthousiasme.

Un enthousiasme que je partage et que je souhaiterais, Monsieur le Ministre, vous faire partager, pour que ce dossier puisse aboutir.

La Traversine, c'est un itinéraire de près de 75 kilomètres de long, exactement 74,4 kilomètres entre Ciney et Landen, 64 kilomètres de voies ferrées désaffectées et 11 kilomètres en itinéraire mixte ou alternatif sur la partie de la liaison gardée en trafic marchandises réduit pour Carmeuse et pour Delloye-Matthieu.

La Traversine, c'est un axe qui relie la Flandre à l'Ardenne à travers la Hesbaye et le Condroz. Cette «voie verte» traverse trois provinces (Namur, Liège et le Brabant flamand), cinq villes et pas moins de vingt-cinq villages. Autour de cet axe s'articulent également trois Maisons du tourisme : «Condroz-Famenne Vallée des Saveurs», «Pays de Huy-Meuse-Condroz» et «Vallées Burdinale-Mehaigne».

Ce parcours permet d'admirer des paysages remarquables par leur diversité : le plateau hesbignon, le Parc naturel des Vallées de la Burdinale et de la Mehaigne, la traversée de la Meuse à Huy, la Vallée du Hoyoux, le Plateau condruzien et la Haute Vallée du Bocq. Le promeneur, s'il se balade à pied, en vélo ou à cheval, y trouve au fond un condensé de toute la richesse de notre patrimoine bâti et de notre patrimoine naturel.

La Ville de Landen ouvre la porte de la Flandre et Ciney celle de l'Ardenne.

La Traversine a ceci d'exceptionnel qu'elle forme un axe de liaison privilégiée entre ces deux régions. Ce qui induit, en Hesbaye, en Val de Meuse et en Condroz, un tourisme de qualité et d'indéniables retombées économiques.

Enfin, la rencontre à Huy avec le RAVeL 1 «Liège-Namur» et les prolongements au Sud à Ciney vers la ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir et, au Nord, vers la ligne 147 Landen-Ramilies-Charleroi assurent à la Traversine de pouvoir tenir son rôle dans le Réseau autonome de voies lentes en Wallonie.

J'arrête ici ma démonstration.

Tant d'atouts, tant d'évidences, voilà une ligne qui s'inscrit parfaitement dans la philosophie du RAVeL. Pourtant, au final, le dossier n'avance guère. Pourquoi ce dossier n'a-t-il pas pu être concrétisé sous la précédente législature ?

Permettez-moi, pour bien comprendre ce dossier, de faire un bref retour en arrière.

En 1995, le programme RAVeL voit le jour officiellement. La Déclaration de Politique régionale du Gouvernement wallon de juin de la même année annonce que *«dans un souci de sécurité, et plus particulièrement pour les usagers plus vulnérables, le Réseau de voies lentes sera développé et amélioré le long de certaines voiries, mais surtout en sites privilégiés tels les chemins de halage et les voies de chemin de fer désaffectées».*

Ce réseau est aujourd'hui long de 830 kilomètres.

Dans l'esprit initié par le Gouvernement, 1996 voit naître l'asbl «La Traversine». Pour rappel, les lignes ferroviaires 126 et 127 qu'elle ambitionne de mettre en valeur sont désaffectées depuis plus de 40 ans.

En 1997, la SNCB et la Région annoncent, dans un communiqué commun, la conclusion d'une convention particulière prioritaire pour les lignes 126 et 127.

En 1998, les études urbanistiques des deux lignes sont réalisées et avalisées par toutes les parties, à savoir le ministre, le Ministère de l'Équipement et des Transports, la Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, les communes, les associations. Les études confirment la faisabilité du RAVeL sur les deux lignes avec une mention toute particulière concernant la ligne 126 dont le diagnostic écologique relève l'intérêt – et je cite – : *«La valeur des éléments écologiques actuellement déjà identifiés impliquera certainement une prise en compte importante du volet écologique pour l'aménagement de la ligne, mais aussi comme élément d'attraction et d'animation éducatives en matière de patrimoine culturel.».*

En octobre 2003, en tant que ministre en charge du dossier RAVeL, vous annonciez le début des travaux sur la ligne 127 pour août 2004. En revanche, en avril 2004, l'asbl «la Traversine» apprenait que le MET serait tout à fait réticent à s'engager, même de façon restreinte, dans une opération sur la ligne 126, tant qu'il n'y a pas de garantie formelle qu'il n'y aura pas d'obstacle à un permis d'urbanisme pour un RAVeL définitif. L'étude menée en 1998 concluait pourtant à la faisabilité de ce RAVeL.

Monsieur le Ministre, en novembre de l'année dernière, dans cette même Assemblée, vous annonciez la finalisation de la ligne 127 pour 2008. Une excellente nouvelle ! Néanmoins, s'agissant de la ligne 126, vous vous montriez plus réservé – et je vous cite – : *«Quant à la ligne 126 qui relie Huy à Ciney via Modave, Clavier, Havelange notamment, le problème est plus complexe. En effet, une étude écologique menée par les Facultés de Gembloux, à la demande du Ministre Foret, a reconnu un grand intérêt biologique».* Ajoutant *: «Il y a incompatibilité entre RAVeL et statut biologique. Donc, je n'ai pas retenu l'aménagement de la ligne 126 dans ma programmation.».*

Vous terminiez votre intervention de manière plus rassurante : *«Je suis d'accord,* disiez-vous, *de rouvrir le dossier.».*

Précisément, Monsieur le Ministre, c'est ce que nous vous demandons, dans la perspective du budget 2006. À mon tour de vous rassurer puisque l'intérêt biologique de la ligne 126, souligné par la Faculté universitaire des Sciences agronomiques de Gembloux, concerne un biotope de 500 mètres de

long, préservé par une déviation sur une voie parallèle à usage agricole, par ailleurs prévue dans l'étude urbanistique.

Le dossier est – à mon sens – mûr et ce, pour diverses raisons. D'abord, je le rappelle, tout le monde est demandeur d'un simple déferrage et de l'aménagement, dans un premier temps, d'un pré-RAVeL, à un coût moindre puisqu'il s'agit du défrichage, de l'écoulement des eaux et d'un empierrement de base permettant le passage des usagers non motorisés.

Permettez-moi de vous rappeler qu'en date du 15 mars 2003, vous écriviez au bourgmestre de Modave : *«Mon département se tient à votre entière disposition pour la réalisation d'un pré-RAVeL en sécurisant les traversées de routes régionales et en réparant les ouvrages d'art.»*.

Comme je l'ai indiqué précédemment, la Traversine parcourt trois provinces, à savoir Namur, Liège et le Brabant flamand. D'ores et déjà, la Députation permanente de la Province de Namur s'est saisie du dossier et se dit prête à fédérer l'ensemble des initiatives locales. Elle propose également de collaborer aux études de coûts, via ses services techniques.

Enfin, la rentabilité de l'investissement pour la SNCB semble manifeste : outre le loyer annuel versé par la Région, le marché du fer est en pleine explosion et un déferrage représenterait une excellente affaire financière.

Voici donc ce que je vous propose de manière très concrète :

– premièrement, négocier un déferrage avec la SNCB ;

– deuxièmement, inscrire l'aménagement d'un pré-RAVeL au budget 2006 ;

– et troisièmement, organiser une réunion en Commission en présence de tous les partenaires du dossier, suivie, pourquoi pas, d'une visite sur le site, visite destinée à mieux nous rendre compte de l'intérêt que présente l'aménagement de la ligne 126.

Récemment, dans sa carte blanche publiée dans le journal *Le Soir* du 8 avril dernier, M. le Ministre Antoine écrivait : *«Il faut investir prioritairement les moyens publics, non plus en études qui ne sont que des balises théoriques, mais en actions et réalisations que les communautés, les parents et les enfants pourront apprécier au quotidien.»*. Et il cite précisément le RAVeL dont il fait, avec vous, Monsieur le Ministre, une priorité, puisqu'une augmentation de 20 % des crédits alloués en réseau RAVeL est prévue chaque année d'ici à 2009.

Monsieur le Ministre, n'attendons plus pour joindre l'acte à la parole afin d'offrir aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et cavaliers, l'opportunité de parcourir, et bientôt, en toute sécurité, les 75 kilomètres de ce merveilleux tronçon.

(M. Senesael, Vice-Président, reprend place au fauteuil présidentiel.)

M. le Président. – La parole est à M. Borsus pour développer son interpellation.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, effectivement, le dossier du maillage du RAVeL est un dossier qui – vous le savez – me tient particulièrement à cœur. J'ai eu l'occasion d'intervenir au Parlement à l'occasion d'une interpellation qui portait sur l'ensemble du déplacement doux, de l'ensemble du déplacement via notamment les réseaux RAVeL, pré-RAVeL et autres modes de déplacement. Plus particulièrement, je vous questionnais, dès le mois de novembre dernier, Monsieur le Ministre, concernant ces lignes 126 et 127 qui font aujourd'hui – je m'en réjouis – l'objet d'un très large consensus, aussi bien de tous les acteurs touristiques concernés que des administrations communales ainsi que des mandataires locaux.

Nous le savons, le déplacement du Belge, le déplacement du Wallon ne cesse de croître puisque, si en 1970, l'*Homo Belgicus*, le Belge se déplaçait à concurrence de 7.900 kilomètres par an, Mesdames et Messieurs, vous êtes aujourd'hui, chères Wallonnes, chers Wallons, avec pas moins de 14.500 kilomètres par an au compteur du déplacement de chacun en base annuelle. C'est vous dire combien l'explosion du déplacement pose un certain nombre de questions. Septante-sept % de ces déplacements se font aujourd'hui en voiture, 1,5 % à pied, tandis que le vélo – nous y venons – affiche 0,8 % du total des déplacements.

Ce programme RAVeL est évidemment un programme particulièrement important en ce qui concerne ce mode déplacement. On sait aujourd'hui qu'environ 830 kilomètres de RAVeL existent en Région wallonne.

Le budget régional permet, suivant les indications que vous nous avez données, Monsieur le Ministre, d'ajouter à ce réseau de l'ordre de 60 kilomètres, en base annuelle, de réseau complémentaire.

Le RAVeL, c'est non seulement un maillage écologique en terme de déplacement qui est intéressant, mais le RAVeL, c'est aussi une double utilisation. Il y a tout d'abord – et je tiens à le souligner –, le déplacement utilitaire qui est un déplacement intéressant dans la mesure où – on le sait, on en a de nombreux exemples dans notre province – le RAVeL est de plus en plus utilisé par les enfants pour se déplacer quotidiennement vers les écoles, ou aussi par un certain nombre de personnes pour rejoindre le centre-ville, le centre commercial voisin, le village voisin ou encore pour assumer un certain nombre de déplacements quotidiens. On constate que, au fil des années, cette vocation utilitaire du réseau RAVeL ne cesse de croître et on doit évidemment s'en réjouir.

Il y a aussi, indépendamment de cette vocation utilitaire, l'attrait touristique que représente ce mode de déplacement, qui rend également possible de circuler autour de villes-pôles, de villes attirantes du point de vue touristique ou encore de rejoindre ou de sillonner telle ou telle vallée. Je voudrais attirer l'attention notamment sur la vallée de la Molignée.

La vocation touristique de ce maillage de réseaux RAVeL est évidemment prépondérante également. Une situation autour de laquelle il y a manifestement, aujourd'hui, un très large consensus, quant à l'importance de ce maillage de voies lentes. Et si je permets de vous réinterroger aujourd'hui, Monsieur le Ministre, c'est pour deux raisons. D'une part, à la faveur de ma question du 9 novembre dernier, mais surtout de mon interpellation qui s'en était suivie, vous nous aviez indiqué, en séance publique au Parlement, que votre choix était résolument de soutenir ce mode de déplacement et que vous envisagiez une possibilité d'accroître et de mobiliser complémentairement des moyens pour soutenir ces équipements. Deuxième élément, il y a évidemment un volet fédéral dans la mise à disposition de ces assiettes de voiries, dans ces assiettes de déplacement et mon collègue François Bellot interrogeait très récemment le 20 avril exactement, le Ministre Renaat Landuyt, pour lui demander en Commission des Infrastructures de la Chambre, quels étaient, du point de vue fédéral, les obstacles résiduaires qui pourraient aujourd'hui ralentir la bonne mise en œuvre de ce dossier.

Dans sa réponse, le Ministre Landuyt, faisait le point quant à la cession de ces lignes et, d'autre part, mentionnait que – si je résume – finalement, plus rien ne s'oppose, du point de vue fédéral bien évidemment, à la mise en œuvre de ce dossier, rappelant notamment l'accord marqué par la SNCB quant à la cession effective de l'ensemble de ce réseau et ce, pour une date ultime qui était même fixée dans la convention avec l'État fédéral.

Enfin, et ma collègue y a fait allusion, souvent, on a évoqué cet obstacle d'ordre environnemental. Je vais essayer de bien cerner cette problématique. Effectivement, je crois pouvoir confirmer aujourd'hui, après avoir questionné les administrations, et rencontré les interlocuteurs locaux concernés par ces éventuels sites d'intérêt environnemental particulièrement notoire, que la portion de la ligne 126-127 concernée par ce problème environnemental est extrêmement limitée. Je voudrais éga-

lement mentionner que, à l'évidence, une solution aisée, une solution facilement réalisable sur le terrain peut être mobilisée de manière à, d'une part, préserver complètement les sites concernés et, d'autre part, bien évidemment, à éviter que ce maillage ne soit interrompu brutalement, quelques dizaines de mètres. Je crois pouvoir dire que le site concerné est extrêmement limité.

En conclusion, Monsieur le Ministre, je constate, d'une part, un soutien général à ce dossier et que d'autre part, du côté de l'État fédéral, il n'y a pas d'obstacle particulier, plutôt même une disposition positive par rapport à la cession à la Région de l'ensemble du site.

L'intérêt biologique, je viens de le démontrer est extrêmement circonscrit dans un endroit bien déterminé.

Enfin, je voudrais signaler que la Traversine a été rejointe par un mouvement citoyen. Non seulement l'ensemble du paysage institutionnel local est mobilisé, mais les citoyens eux-mêmes ont organisé une fête pour soutenir le dossier, très récemment.

Ce dossier me paraît, en tous points, un dossier intéressant, comme l'est par ailleurs un dossier sur lequel j'aurai l'occasion de revenir devant cette commission avec votre accord, bien évidemment, le dossier de la Vallée de la Molignée.

Dans le paysage de la mobilité douce du Namurois, ce dossier me paraît à tous égards intéressant.

Merci de votre attention, Monsieur le Ministre, et surtout de la proposition que vous pourrez faire en termes d'affectation budgétaire et en termes de priorité, afin que ce dossier soit concrétisé et réalisé et ce, dès que possible.

M. le Président. – La parole est à M. Milcamps pour développer son interpellation.

M. Milcamps (PS). – Monsieur le Ministre, chers Collègues, je me suis associé à mes deux prédécesseurs compte tenu de l'intérêt que je porte à ce dossier. Pour avoir géré le tourisme provincial pendant une dizaine d'années, comme Président de la Fédération du tourisme de la Province de Namur, j'ai pu mesurer l'intérêt incontestable de politiques telles que celle-là, puisqu'en Région wallonne, le choix qui a été opéré ces dernières années est le choix d'un tourisme doux et intégré. Il va de soi que ce projet RAVeL où qu'il se situe d'ailleurs en Wallonie est dans la droite ligne de ce choix stratégique opéré par les autorités touristiques wallonnes.

Je vais aborder le dossier, non pas sur le fond, puisque je crois que cela vient d'être fait par mes deux Collègues, mais sur un aspect un peu plus particulier qui est la gestion éventuelle du réseau RAVeL, durant les prochaines années.

Et pour aborder cet aspect des choses, je commencerai par le décret provincial du début 2004, ce décret qui a prévu le transfert des voiries provinciales et des cours d'eau provinciaux vers la Région wallonne.

Alors, pourquoi aborder le dossier sous cet angle-là ? C'est parce que si ce transfert se réalise dans les mois ou dans les années qui viennent, il est fort probable qu'un nombre important de membres de personnel provincial sera à réaffecter.

Actuellement, aucun délai n'est fixé en ce qui concerne ce transfert des voiries et des cours d'eau. Nous attendons toujours l'arrêté d'application du Gouvernement wallon. Le Gouvernement a décidé en janvier ou février de constituer un groupe de travail intercabinets qui devait normalement entamer une concertation avec les autorités provinciales. Le Gouvernement wallon a décidé, en février, de demander au Ministre Courard de déposer ses conclusions dans les trois mois. Les trois mois sont écoulés, les conclusions ne sont pas là, mais d'après ce que j'ai appris, des réunions en interne ont eu lieu et ça avance lentement mais sûrement d'après ce que j'ai appris. Donc, c'est bon signe.

En tous les cas, en intercabinets, cela a bien progressé. Les concertations avec le MET ont eu lieu. Et apparemment, dans le mois qui vient, on serait prêt à rencontrer les provinces pour évaluer l'état d'avancement du dossier.

Parallèlement à cela, le Comité C s'est réuni sans concertation avec les provinces. Je le déplore, puisque la délibération du Gouvernement wallon prévoyait d'ailleurs explicitement qu'avant la réunion du Comité C, une réunion devait être organisée avec les autorités provinciales. Ça n'a pas été le cas. Et le Comité C a débouché sur un aspect qui est important et qui concerne évidemment la gestion éventuelle du réseau RAVeL pour les années ultérieures. C'est que le transfert du personnel à réaffecter, si le transfert des voiries et des cours d'eau se fait, ne se fera que sur base volontaire. Or, il ne faut pas être grand clerc pour deviner que si c'est sur base volontaire, peu d'agents provinciaux vont demander leur transfert vers la Région wallonne sauf ceux qui ont des perspectives de carrière intéressantes à la Région wallonne. Les provinces vont probablement devoir faire face à un nombre important de membres du personnel qui seront sans affectation précise dans les mois ou les années qui viennent. Beaucoup d'entre eux ont des affectations multiples, mais pour l'essentiel, ils étaient affectés aux voiries et aux cours d'eau.

Donc, le problème demeurera pour les provinces.

Pour compléter ce que ma collègue Mme Tillieux a dit, on a pu constater que la Province du Luxembourg a été très volontariste dans ce dossier de gestion du RAVeL. Si la Province de Namur a manifesté des intentions politiques, la Province du Luxembourg, elle, a concrétisé sa volonté en déposant une fiche de partenariat qui a été acceptée par la Région wallonne. Cette fiche de partenariat qui portait, je crois, sur un effort financier de 300.000 euros n'a pas été suivie d'effets pour l'instant. Et d'après ce qu'on me dit – et c'est pour ça que j'interroge M. le Ministre – vos collaborateurs auraient souhaité que, pour aller de l'avant avec la Province du Luxembourg, il y ait une sorte de transversalité wallonne et que l'ensemble des provinces aillent dans le même sens.

Je vous l'ai dit, la Province de Namur semble intéressée pour suivre la même voie. Mais je crois que dans les concertations qui vont être organisées par la Région wallonne, après les réunions intercabinets, il serait utile, Monsieur le Ministre, d'interroger l'ensemble des autorités provinciales pour voir en si elles souhaitent s'associer à cette démarche de gestion du RAVeL.

Je pense que s'il y a une volonté commune des différentes députations permanentes, le pouvoir provincial est le mieux à même pour mener à bien un projet de gestion tel que celui-là. Et en plus il y a une dimension qu'il ne faut pas perdre de vue au niveau provincial, c'est que non seulement les provinces pourraient être associées à la gestion du réseau RAVeL, mais aussi participer à la promotion du réseau. Je crois que les provinces et les fédérations provinciales touristiques portent une partie importante de la promotion touristique en Wallonie. Et cette promotion dont on parle ici est une promotion de proximité. C'est une promotion qui ne se fait pas à l'international, mais qui se fait auprès des touristes qui sont déjà chez nous en grande partie. Et je crois que c'est le rôle des fédérations du tourisme et des maisons du tourisme de promouvoir le réseau RAVeL au quotidien auprès des touristes qui nous font l'honneur de nous rendre visite.

Je souhaiterais savoir si nous partageons la même volonté d'aller dans ce sens.

M. le Président. – La parole est à M. Lebrun qui a souhaité s'inscrire dans le débat.

M. Lebrun (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, évidemment, j'ai bu du petit-lait pendant cette interpellation parce que je suis tout à fait heureux de voir combien le RAVeL suscite aujourd'hui l'intérêt des parlementaires qui ne font, me semble-t-il, que relayer la pré-

occupation de toute une série de nos concitoyens qui considèrent que finalement les déplacements doux constituent aujourd'hui un élément qui peut apporter une image intéressante à la Wallonie.

Et je voudrais, Monsieur le Ministre, vous faire part de certaines de mes expériences en la matière. En fait, les pistes et les réseaux cyclables en Wallonie ont toujours souffert jusqu'en 1995 d'une opposition de deux administrations : le MET et l'Aménagement du territoire qui avaient chacun leurs projets et qui n'avançaient pas, du fait que les deux administrations n'arrivaient pas à se mettre d'accord. Elles avaient même toutes les deux un nom pour le réseau : c'était le RAVI pour l'un et c'était un autre nom pour l'autre.

Et à un moment donné, puisque j'avais les deux compétences, j'ai tranché et on a trouvé le nom «RAVeL».

Ça a fait évidemment couler pas mal d'encre et le beau vélo de RAVeL est arrivé alors pour illustrer ces propos et notre radio nationale, la RTBF, s'en est emparé. Ceci pour la petite histoire.

Mais finalement, ce réseau RAVeL, il est aujourd'hui d'abord, mes chers Collègues, notre troisième réseau – Mme Tillieux l'a brillamment décrit dans son interpellation – peut être complété par le fait qu'il y a un arrêté du Gouvernement qui, à côté du Réseau grand gabarit et du Réseau interurbain (le RGG et le RESI) classe le RAVeL comme Réseau autonome de voies lentes.

Il est donc clair qu'il y a un arrêté qui met, en quelque sorte, un réseau à disposition de nos concitoyens qui sont donc en droit d'attendre ce réseau.

Alors ce réseau, quelle structure prend-il ? On a parlé essentiellement de la voie de chemin de fer (ça, c'est environ 1.000 kilomètres et j'y reviendrai), mais il y a aussi l'ensemble des chemins des halages qui appartiennent au Ministère de l'Équipement et des Transports et à la Direction générale des Voies hydrauliques.

Grosso modo, le réseau RAVeL tel qu'on l'a imaginé au niveau du Gouvernement, c'est 2.000 kilomètres dont 830 sont opérationnels aujourd'hui, plus des ajouts parce que, Monsieur le Ministre, depuis 1999, on a fait une série d'aménagements pour compléter ce réseau.

Une des difficultés importantes de ce dossier a été à un moment donné que la Région wallonne, dans le cadre de la régionalisation, a estimé que les voies de chemin de fer désaffectées étaient sa propriété. Et c'est en 1995, si je ne me trompe, que le Conseil d'État a tranché, disant que les lignes de chemin de fer désaffectées restaient propriété de la SNCB. Nous avons alors négocié avec la SNCB – j'ai négocié avec M. Schouppe, à l'époque – la mise à disposition des 1.000 kilomètres dont vous avez parlé, Madame Tillieux, sur base d'un programme préétabli de commun accord SNCB et Région wallonne, avec un canon, c'est-à-dire un paiement, en fonction de l'utilisation que l'on faisait de ces 1.000 kilomètres.

L'Inspection des Finances avait estimé la dépense par an pour la Région wallonne à environ 11 millions de BEF, à l'époque. Ce qui n'était quand même pas exagéré comme dépense. Cette ligne 126 fait partie du programme négocié avec la SNCB : il ne m'étonne donc pas, Monsieur Borsus, qu'à la question de M. Bellot, M. Landuyt ait répondu que cela ne posait aucune objection, étant donné que le programme a été négocié et qu'il fait d'ailleurs l'objet d'un accord signé entre nos deux gouvernements.

Aujourd'hui, Monsieur le Ministre, je pense qu'on vous a, à plusieurs voix, interrogé sur l'intérêt de cette ligne 126.

En fait, en 1998, Mme Tillieux et M. Borsus l'ont dit, ont été rencontrés étude urbanistique, intérêt environnemental, intérêt écologique, intérêt pédagogique, intérêt de liaison. Disons que ces lignes 126 et 127 avaient tous les atouts pour être réalisées. Mais il y a eu une étude environnementale complémentaire. Il faut savoir qu'on avait quitté une logique où le Ministre de l'Aménagement du territoire et le Ministre du MET étaient la même personne, on est retombé un peu, me semble-t-il, dans ce qui

avait paralysé la mise en œuvre de ce réseau cyclable et les vues n'étaient pas nécessairement identiques. Je ne parle pas des ministres, mais je pense que les administrations ont un rôle parfois important et que certains projets peuvent être bloqués s'il n'y a pas une volonté politique de les développer. On l'a éprouvé tous à divers niveaux.

Donc, l'étude environnementale montre qu'il y a quelques dizaines de mètres sensibles.

Alors, mes chers Collègues, il est clair que dès que vous laissez un terrain en friche quel qu'il soit, au bout de quelques années, il y a un nouvel habitat qui se crée dans ce terrain. Que ce soit une ligne de chemin de fer ou que ce soit d'ailleurs un fond de vallée ou n'importe quoi. S'il n'est plus cultivé, s'il n'est plus entretenu, il y a un nouvel habitat. Et s'il y a un nouvel habitat, à ce moment-là, on se trouve devant une difficulté importante qui est tout simplement de dire que cet ancien habitat qui a recolonisé une partie de la voie, est aujourd'hui fragile.

Sur les 1.000 kilomètres de chemin de fer, nous aurons toujours des habitats sensibles. Nous aurons toujours des éléments fragiles, étant donné qu'il y aura eu une recolonisation.

Et donc, Monsieur le Ministre, je pense que vous devez passer outre. Nous avons aujourd'hui, me semble-t-il, des techniques qui montrent que l'on peut, à la fois sur un plan pédagogique et sur un plan environnemental, intégrer l'intérêt écologique d'un site pour en faire une image pour les jeunes qui le travailleront, qui l'emprunteront, pour les écoles, etc. Je pense que vous devez intégrer cet élément, ça me paraît essentiel ici et nous aurons le même problème sur la ligne de la Molignée.

Monsieur le Ministre, vous avez en plus derrière vous, une Déclaration de politique régionale qui est très claire en la matière.

Si de 1999 à 2004, le Gouvernement avait insisté sur le fait que le RAVeL était un élément essentiellement de la mobilité dans les villes, en 2004, dans la Déclaration renégociée qui est aujourd'hui votre Bible, il y a deux dimensions au RAVeL : le RAVeL des villes et le RAVeL des champs.

Et il y a en plus deux fonctions, Monsieur le Ministre, qui sont réidentifiées pour le RAVeL : le RAVeL dans son principe de mobilité et dans son principe de tourisme.

Vous avez donc un boulevard devant vous, Monsieur le Ministre, vous vous appuyez sur une déclaration que vous connaissez bien et que je connais bien dans laquelle nous avons voulu marquer une continuité, que l'on n'aurait jamais dû abandonner d'ailleurs et il me semble que les communes, les asbl, les associations qui soutiennent cette ligne 126 et 127 devront, à un endroit de la ligne, Monsieur le Ministre, mettre «*Ici, le Ministre Daerden a commencé le RAVeL*» ; et à la fin de la ligne : «*Ici, le Ministre Daerden a terminé le RAVeL*», à la satisfaction générale de tout le monde.

Je sais de quoi je parle, Monsieur le Ministre. Croyez bien qu'il n'y a pas de statue de Lebrun sur le RAVeL. Pas du tout ! Mais en tous les cas, je peux vous dire, après avoir vaincu certaines difficultés comme dans la région de Namur, à Vedrin où il y a eu d'énormes problèmes parce que des personnes estimaient que la ligne de chemin de fer était réservée à leur usage personnel et que personne d'autre ne pouvait aller dessus, que vous vous trouvez, Monsieur le Ministre, devant un appel général qui vous est fait par les bourgmestres, par les associations, par la population. Mettez une plume à votre chapeau, Monsieur le Ministre, effectuez cette ligne 126 et 127, ça coûte 3 millions au kilomètre par an. Franchement, je pense que dans des crédits aussi importants que ceux du MET, le troisième réseau que nous avons créé en vaut certainement la chandelle.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Tout d'abord, Monsieur le Président, chers Collègues, je voudrais me réjouir de l'engouement manifesté par de

nombreux parlementaires à propos du RAVeL et profiter de l'occasion pour rendre hommage à M. Lebrun car, que les choses soient claires, si on parle autant aujourd'hui du RAVeL, c'est parce qu'un jour, l'idée a été énoncée, qu'elle a pu voir le jour avec toutes les difficultés (comme pour chaque idée nouvelle d'ailleurs quel que soit le domaine) et qu'elle s'est bien développée avec, comme toujours, des contraintes budgétaires qui ont fait qu'on avançait, mais pas suffisamment vite. Et c'est vrai que dans la négociation gouvernementale, après toute une série de contacts que nous avions eus (surtout à la fin de la législature précédente), on s'est dit que dans le fond, il fallait peut-être, à côté de l'aspect touristique ô combien important, essayer d'y ajouter cet élément utilitaire et en faire un vrai grand réseau. Ça, c'est toute l'idée que nous avons développée dans la négociation gouvernementale. Et je pense que c'est un élément intéressant. Et je suis content aujourd'hui de pouvoir disposer de cette déclaration car je crois qu'elle est vraiment de nature à amplifier ce projet.

Je dis ça de manière générale et j'en viens maintenant à l'objet plus précis de votre interpellation.

Je pense que c'est un magnifique projet que vous évoquez aujourd'hui. Et croyez bien que je vais tout mettre en œuvre pour essayer de le concrétiser.

Même s'il est vrai qu'on peut peut-être distinguer les débats de la ligne 127 de ceux de la ligne 126.

Et peut-être quelques mots en ce qui concerne d'abord la ligne 127.

Le dossier de la ligne 127 avance bien et, très concrètement, nous sommes prêts à débuter le marché de pose de 17 kilomètres de revêtement entre Fumal et la limite nord de la commune de Landen. Le chantier devrait commencer – je suis toujours prudent avec les chantiers, je me suis trompé tant de fois – à la mi-mai, donc dans quelques jours. Alors vous me direz : pourquoi pas plus tôt ? Là aussi, je suis habitué à la question et je vous dirai qu'en l'occurrence, c'est parce que l'assiette a été monopolisée pendant plusieurs années par la société ELIA qui y a enfoui sa ligne haute-tension Tihange-Avernas.

Compte tenu de la polémique – vous vous en rappellerez sûrement –, nous avons eu de nombreux contacts et obtenu l'accord écrit des Communes de Braives et Hannut, ainsi que de la société ELIA, *in fine*, pour pouvoir commencer les travaux.

Je tiens toutefois à m'assurer que les revêtements qui vont être posés ne seront pas rouverts dans quelques mois pour modifier le blindage du câble.

Sur base des analyses qui ont été faites, on peut espérer une ouverture de l'itinéraire de 23 kilomètres entre Huccorgne et Landen dans le courant de l'année 2007, soit un an plus tôt que ce qui était espéré il y a quelque temps encore.

En fait, je pense que je peux difficilement avoir un diagnostic plus positif concernant la ligne 127 (Landen-Hannut-Braives-Wanze-Huy).

Deuxième élément, la ligne 126 (Huy-Ciney).

Ces deux dernières années, deux obstacles ont perturbé l'avancement des réflexions. D'une part, le refus de la SNCB de voir la ligne déferrée et d'autre part, les exigences imposées par les études d'environnement qui rendait la réalisation du RAVeL particulièrement onéreuse, avec de nombreuses ruptures d'itinéraires que je ne pouvais accepter.

J'ai pris note ces derniers mois des mouvements citoyens en faveur de la réalisation rapide d'un itinéraire RAVeL ou pré-RAVeL sur la ligne 126. Mouvements – c'est vrai, j'en conviens – largement relayés par les communes traversées et par plusieurs parlementaires.

Je voudrais vous dire que j'ai, d'ores et déjà, adopté les mesures suivantes :

– j'ai renoué le dialogue avec la SNCB pour pouvoir déferrer la ligne. Les premiers contacts sont bons et j'espère une réponse officielle positive dans les semaines à venir. Vous comprendrez qu'il s'agit d'une condition préalable indispensable à la concrétisation de tout aménagement. J'ai bon espoir, mais c'est le point de départ ;

– en accord avec mon collègue André Antoine, je suis d'accord de relancer le dossier sur la base de la réalisation rapide d'un pré-RAVeL sur tout l'itinéraire ;

– je peux vous dire que les premières concertations et études sur cette base ont déjà commencé ;

– si l'état d'avancement est suffisant en septembre prochain, je prévoirai alors les premières adjudications et les premiers budgets pour 2006.

À ce stade des réflexions et pour autant que nous obtenions l'accord de la SNCB – sur lequel j'insiste tout particulièrement, j'espère que j'y ai encore quelques amis – une ouverture d'un itinéraire RAVeL continu entre Huy et Ciney à l'horizon 2007 est, je crois, possible.

J'ajouterai que je prends bonne note des interventions de nos collègues, notamment M. Milcamps, avec force, et de la volonté de collaboration des provinces (en tout cas celle du Luxembourg) sur le projet RAVeL.

Je suis réceptif et largement ouvert à sa concrétisation. Et croyez bien que je ne manquerai pas d'initier des contacts dans ce sens, indépendamment de toute la problématique de concrétisation qui, elle, est de mon ressort immédiat.

Je pense que c'est à M. Borsus que je disais que ma volonté d'amplification du RAVeL, dans sa nouvelle conception, existe et est bien présente. Je profite de l'occasion pour le redire aujourd'hui encore. Je mettrai tout en œuvre pour que, dès le contrôle budgétaire, c'est-à-dire à l'horizon de quelques semaines, cette volonté se traduise budgétairement.

M. le Président. – La parole est à Mme Tillieux.

Mme Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, j'entends bien votre volonté de tout mettre en œuvre pour concrétiser ce dossier et, bien sûr, je me réjouis de ces avancées positives, tant pour la ligne 126 que pour la ligne 127 pour laquelle vous nous dites que l'ouverture de la voie est programmée dans le courant de l'année 2007.

Par contre, pour la ligne 126, bien sûr, nous attendrons l'avis officiel de la SNCB quant au déferrage de la ligne, condition indispensable, bien sûr, à la concrétisation de l'aménagement en RAVeL.

Nous espérons comme vous que la réponse de la SNCB sera favorable et nous parviendra rapidement, de manière à pouvoir permettre une progression très rapide du dossier, comme l'escomptent d'ailleurs toutes les communes et les personnes qui se sont investies et mobilisées autour de ce projet RAVeL, en particulier pour les randonneurs, bien sûr, les cyclistes, les vététistes, les cavaliers, les amoureux de la nature et sans oublier évidemment les personnes à mobilité réduite qui empruntent régulièrement ce type de voies lentes.

Je m'adresserai aussi à M. le Président de la commission pour rappeler que je souhaite insister sur l'organisation d'une réflexion sur le thème du RAVeL, peut-être au cours d'une prochaine commission, et qui réunirait autour de la table tous les acteurs et partenaires du dossier.

M. le Président. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je voudrais tout d'abord prendre acte des avancements et je le fais avec beaucoup de satisfaction, puisque nous avons eu l'occasion d'examiner ensemble ce dossier à trois reprises.

Et je constate effectivement que plus particulièrement concernant la ligne 126, manifestement, le dossier aujourd'hui est en position d'évoluer, puisque les contacts que nous avons avec la SNCB nous indiquent que la SNCB ne fera pas opposition à ce que le dossier de déferrement puisse être mené à bien.

Je prends également bonne note du fait que les contacts ont repris avec le Ministre de l'Aménagement du territoire et que la concertation est déjà donc largement entamée.

Aujourd'hui, pour la première fois, on parle de préparer des dossiers d'adjudication pour la ligne 126, c'est-à-dire la ligne Huy-Ciney, de sorte que les opérations d'adjudication elles-mêmes pourraient être menées durant l'année 2006.

Je pense que ce sont vraiment des avancées significatives à condition que, forcément, les deux ou trois éléments conditionnels que vous avez évoqués aient pu être levés d'ici là.

Par ailleurs – je pense que c'est l'autre élément important de votre réponse –, comme vous l'aviez fait lors de mon interpellation en séance publique du Parlement, vous nous confirmez aujourd'hui que, de façon plus globale, un effort plus spécifique sera mené concernant les moyens budgétaires mobilisables pour les déplacements doux et pour les voies de déplacements doux et que cette opération serait menée dès le prochain contrôle budgétaire.

Ceci permet de sous-tendre d'autres possibilités concernant probablement d'autres dossiers importants, notamment en Province de Namur.

Et à cet égard, une bonne nouvelle ne venant jamais seule, je me permets de réintroduire auprès de vous le dossier de la ligne de la Molignée qui, elle aussi, se situe, vous le savez, dans un site touristique tout particulièrement intéressant et pourrait également faire l'objet d'un maillage, me semble-t-il, très opportun.

Dernier élément, je ne peux vraiment que souligner combien la double vocation des RAVeL et pré-RAVeL me paraît importante aujourd'hui, tant la vocation utilitaire pour le quotidien de nos concitoyens, que la vocation touristique.

Je pense que c'est aujourd'hui très largement entré dans la conception générale.

Permettez-moi de terminer par un propos global pour me réjouir de l'ensemble de la mobilisation très largement consensuelle sur ce dossier.

Enfin, je prends tout à fait positivement note de la suggestion émise de faire le point ensemble à la faveur d'une séance de notre Commission parlementaire, on ferait le point sur l'ensemble de ce maillage, de ce mode de déplacement doux sur l'ensemble du territoire wallon, de manière à consacrer à cette problématique le temps qu'elle mérite.

M. le Président. – La parole est à M. Milcamps.

M. Milcamps (PS). – Brièvement, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, comme tout le monde, je me réjouis évidemment de la réponse qui vient de nous être faite, puisqu'il s'agissait pour ce qui me concerne d'un problème de gestion avec la suggestion de confier éventuellement toute la gestion du RAVeL aux Provinces.

J'enregistre la réponse positive du ministre, en tous les cas son souhait d'entamer une concertation avec les Provinces pour aller dans ce sens.

Je crois que la réunion qui aura lieu d'ici quelques semaines, pour le transfert des voiries et des cours d'eau sera peut-être l'occasion de les interroger sur le thème, de façon commune.

Si j'insiste, c'est parce que, Monsieur le Ministre, l'administration a organisé il y a quelques semaines, dans la botte du Hainaut, une réunion consacrée également au RAVeL et au pré-RAVeL et on a vu, à l'occasion de cette réunion, combien évidemment les communes, lorsqu'elles sentent qu'elles vont être confrontées au problème de gestion, sont souvent réticentes. Et c'est ce qui bloque parfois les dossiers.

J'ai ici des articles de presse et je crois que le pouvoir provincial, s'il avait été associé à ces réunions de la botte du Hainaut, aurait pu déjà permettre de débloquer le dossier.

M. le Président. – La parole est à M. Lebrun.

M. Lebrun (cdH). – Moi aussi, je remercie le ministre pour l'intérêt qu'il a manifesté.

Nous avons devant nous maintenant des dates.

Je ne pense pas, Monsieur le Ministre, que du côté de la SNCB, vous essuierez un refus. Je me demande d'ailleurs pourquoi ils ont pu vous opposer un refus pendant autant d'années, étant donné que cette ligne 126 fait partie de l'acte conventionnel signé entre la Région wallonne et la SNCB.

Et donc, il y a une location à payer purement et simplement. Et je me demande même, dans le cas du déferrement, si ce n'est pas un accord qui doit être signé entre la Région wallonne et la SNCB pour savoir qui fait le travail et qui réalise l'opération sur les rails.

Je n'ai plus souvenir, mais il me semble, en tous les cas, que c'est la SNCB qui le ferait. Donc de ce côté-là, on ne devrait pas avoir beaucoup de difficultés.

Troisième considération, Monsieur le Ministre, je pense que si des sites sont recolonisés – retenez de grâce ma suggestion au point de vue des difficultés environnementales que vous pourriez rencontrer, il faut permettre que ces sites redeviennent des vitrines protégées qui puissent à ce moment-là servir d'outil pédagogique à notre enseignement.

Je crois vraiment que dans une situation comme celle que vous connaîtriez là-bas, vous ne devriez pas avoir beaucoup de difficultés. Ce sera peut-être un peu plus difficile à la Molignée parce que le parcours est davantage accidenté. Mais ici, me semble-t-il, vous ne devriez pas avoir beaucoup de difficultés. Vous en feriez un splendide outil, joignant ainsi le plaisir du promeneur au plaisir du cycliste et au plaisir de l'environnementaliste.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je prends bonne note de la dernière suggestion car je crois que ce serait un plus.

M. le Président. – L'incident est clos.

Je suspends la séance pour permettre à M. le Ministre de répondre à une question à la Commission des Affaires intérieures et de la Fonction publique.

– *La séance est suspendue à 17 heures 06 minutes.*

– *La séance est reprise à 17 heures 38 minutes, sous la présidence de M. Borsus.*

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS

(Suite)

INTERPELLATION DE M. WESPHAEL À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA CONCRÉTISATION EFFECTIVE DE LA DIMINUTION DES DROITS DE NAVIGATION EN RÉGION WALLONNE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la concrétisation effective de la diminution des droits de navigation en Région wallonne».

La parole est à M. Wesphael pour développer son interpellation.

M. Wesphael (Écolo). – Monsieur le Ministre, comme vous le savez, une tonne de marchandises transportée par voie fluviale en Flandre est soumise à des droits de navigation fixés à un centime d'ancien franc par kilomètre parcouru, tandis que ce montant s'élève à 10 centimes en Wallonie, soit dix fois plus ! Ce différentiel crée naturellement une distorsion de concurrence pour les bateliers et toutes les entreprises qui utilisent nos cours d'eau et est, du reste, préjudiciable à l'accroissement important de l'utilisation de la voie d'eau que nous souhaitons tous dans la perspective d'un transfert modal et d'une mobilité plus durable. Comme votre administration l'affirmait, il y a quelques années, le long des autoroutes, une péniche de 80 mètres équivaut, par sa capacité de chargement, à 60 camions environ…

Pour situer les choses, une péniche de 1.350 tonnes qui descend de la frontière française jusqu'à Liège, parcourt environ 200 kilomètres. Le calcul élémentaire nous donne donc un droit de navigation de 675 euros – 27.000 anciens francs – à payer pour ce trajet, finalement relativement court, à quoi s'ajoute une TVA de 21 % depuis le 1er janvier 2004, faisant monter le coût du trajet à 816,75 euros, c'est-à-dire presque 33.000 anciens francs. L'impact moyen des droits de navigation sur le coût du fret transporté en Wallonie est estimé à 7 %. Ces droits sont donc un frein à l'utilisation optimale de nos cours d'eau. Ils sont, en tout cas, dix fois plus élevés qu'en Flandre, sans même parler de la TVA. Et aujourd'hui, pour éviter de les acquitter, certains bateaux font encore le détour par la Flandre, ce détour restant plus avantageux financièrement pour eux. Cette diminution constitue dès lors, et on en mesure les enjeux, une revendication importante du secteur.

La diminution des droits de navigation en Région wallonne a été évoquée à de multiples reprises, en ce compris au sein de cette Assemblée. Mes anciens collègues Dany Smeets et Alain Trussart vous ont ainsi interrogé en septembre 2002 et en avril 2004 à ce sujet.

Le Gouvernement wallon décidait par ailleurs en juillet 2003 de mettre en œuvre 21 mesures jugées prioritaires au développement de ce mode de transport. Parmi ces mesures, la diminution de droits de navigation venait en troisième place dans l'ordre des priorités exprimées par les acteurs. Sauf erreur de ma part, le nouveau Gouvernement a décidé de poursuive la mise en œuvre de ce plan pour la voie d'eau.

Vous avez aussi annoncé à plusieurs reprises dans la presse la diminution de ces droits de navigation. Vous avez même indiqué, dans *Le Soir* du 2 janvier 2004, que c'était fait, que c'était acquis, et que la décision était prise pour diminuer les droits de navigation en Wallonie au même niveau qu'en Flandre. Puis une nouvelle annonce, plus floue à nouveau, dans la *Dernière Heure* du 24 février 2005. Sans que jamais, cela se confirme dans la réalité…

Comme on le sait, c'est la Sofico qui bénéficie de ces recettes, en lien avec la finalisation des travaux à Strépy et la prochaine construction de l'écluse de Lanaye. Il ne suffit dès lors pas de compenser budgétairement le montant de la diminution, soit 3,2 millions d'euros, qui est du reste assez marginal au regard du budget wallon (un peu plus d'1/2000è) ; encore faut-il dégager une recette alternative liée au périmètre d'activités de la Sofico. Si cet élément est de nature à compliquer quelque peu le problème, nous ne pensons pas qu'il puisse le rendre insoluble ! Même s'il est clair qu'il faudra un peu de volonté et de créativité pour aboutir. Mais la Sofico a déjà montré par le passé qu'elle n'en était pas dépourvue : rappelons par exemple que la Région paie un droit d'usage de 1,25 ou 2,50 euros à la Sofico à chaque passage d'un véhicule par le tunnel de Cointe, et que les professionnels peuvent même récupérer la TVA qu'ils ne paient pas, aboutissant au sérieux paradoxe de subsidier le transport par route et de taxer, via les droits de navigation, le transport fluvial, à l'opposé de tous les discours en la matière depuis au moins dix ans !

Sous la précédente législature, le Gouvernement n'a d'ailleurs pas ménagé ses efforts dans la recherche volontaire d'une solution à cette problématique, tenant compte des différentes contraintes.

En décembre 2003, il décidait de constituer un groupe de travail intercabinets chargé de réfléchir sur cette question.

En mai 2004, sur base du rapport de ce groupe de travail, il prenait option pour une solution basée sur une augmentation des redevances dues par les exploitants des centrales hydroélectriques, et chargeait la Sofico de trouver une compensation des recettes à ce niveau et de lui faire rapport dans la quinzaine.

Il faut savoir que les recettes des centrales sont également gérées par la Sofico, et que les exploitants de celles-ci ont vu le rendement de cette activité croître de façon exceptionnelle compte tenu de l'octroi de certificats verts, ce qui justifierait certainement une augmentation raisonnable du loyer demandé pour l'exercice de cette activité.

En date du 3 juin 2004, le Gouvernement wallon décidait de retenir le principe de l'augmentation des redevances attenantes aux centrales hydroélectriques en compensation de la diminution des droits de navigation, qu'il fixait par ailleurs au 1er janvier 2005. Il décidait également de charger la Sofico d'aboutir, dans les trois mois, à l'augmentation des redevances à due concurrence, si possible par la voie de la concertation avec les exploitants, sinon en lui proposant les mesures d'action de nature à aboutir au même résultat.

Depuis lors, plus rien, pas de nouvelles. Je n'ai vu aucune décision officielle de votre part, ni du Gouvernement wallon sur cette question. Les acteurs continuent à ne rien voir venir.

Monsieur le Ministre, je vous demande donc, très concrètement, ce qu'il en est aujourd'hui. Parce que, à ma connaissance, aujourd'hui, la taxe sur l'usage des voies navigables wallonnes est toujours dix fois plus importante en Wallonie qu'en Flandre. Et il est évident, comme vous le disiez en cette Assemblée il y a un peu moins d'un an, que pour la promotion des voies d'eau, cette réduction est un des éléments-clés, pas le seul, mais un des éléments-clés.

En référence à vos déclarations précitées, vous a-t-on à présent informé que la mesure n'était toujours pas mise en œuvre ?

Plus sérieusement, la Sofico a-t-elle exécuté la décision du Gouvernement wallon du 3 juin 2004 ?

A-t-elle mis en œuvre une concertation avec les exploitants des centrales hydroélectriques ? Quel a été le résultat de cette concertation ?

A-t-elle ensuite fait rapport au Gouvernement wallon et lui a-t-elle proposé les mesures d'exécution adéquates issues de la concertation ou, à défaut, lui a-t-elle proposé les mesures d'action aboutissant au même résultat ?

Pourriez-vous m'indiquer pourquoi le nouveau délai du 1er janvier 2005 n'a pu être respecté ?

Plus fondamentalement, pourriez-vous me dire dans quel délai cette décision pourra être prise et mise en exécution au bénéfice du secteur en Wallonie et du développement du transport par voie d'eau ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je voudrais remercier M. Wesphael pour sa question car, comme je l'ai dit tout à l'heure pour le RAVeL, la problématique du transport fluvial est vraiment un des thèmes qui me tiennent à cœur. Je suis tout à fait conscient que la taxe – il n'y a pas que la taxe, nous sommes bien d'accord tous les deux, d'ailleurs tous ensemble ici, dans cette commission – pose problème. Je ne suis pas en compétition permanente avec la Flandre pour savoir qui a le moins de taxes, mais en l'occurrence, un rapport d'un à dix, dans une matière aussi sensible, incontestablement, ça ne va pas !

Il n'y a pas de doute : nous sommes en phase totale.

J'ai dit plusieurs fois que je souhaitais réduire les droits au même niveau que la Flandre parce que je ne saurais pas aller plus loin pour des raisons juridiques. Aller au même niveau que la Flandre. Je l'ai affirmé haut et clair plusieurs fois.

En réalité, au moment de la mise en œuvre, j'ai chaque fois été bloqué par la Sofico. Pourquoi ? Pour une raison simple, c'est que ces droits sont versés intégralement à la Sofico, et constituent la seule recette Sofico en matière d'investissements de navigation.

Et tous les experts disent que si la Sofico n'avait plus cette recette de nature commerciale, même si on lui substituait une dotation budgétaire, elle pourrait perdre son assujettissement à la TVA.

Vous imaginez l'importance du problème quand on sait les investissements réalisés. Ne prenons qu'un exemple : Strépy.

Voilà le débat et ce sont les circonstances, je pense que personne n'y est pour quelque chose, aujourd'hui, c'est le hasard, il y a encore un contrôle de l'administration centrale de la TVA sur la Sofico sur le thème.

Donc c'est vous dire si on est vraiment dans l'actualité, on ne pouvait pas le savoir ni les uns, ni les autres car ce problème est évidemment un problème crucial.

En fait, ma volonté est totale. Je vous demande de comprendre que cet obstacle TVA est évidemment un obstacle majeur, eu égard aux masses investies dans la voie d'eau jusqu'à présent.

Je vous dirai que s'ils ne marquent pas leur accord sur la formule, j'ai en tête une formule de substitution par les petites centrales hydroélectriques.

Je ne pourrais pas être plus précis, plus concret dans la démarche.

M. le Président. – La parole est à M. Wesphael.

M. Wesphael (Écolo). – Je suis tout à fait d'accord avec la position du ministre et je l'en remercie d'ailleurs.

Je suis d'autant plus d'accord que la proposition qu'il vient de mettre sur la table est contenue dans mon interpellation intégrale, notamment via les petites centrales.

Je vous ai fait deux propositions pour aboutir finalement sur cette possibilité. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de le lire en page 2.

Il s'agit de la perspective de trouver la solution par rapport à la Sofico et la question des petites centrales.

On se rejoint sur le mécanisme qui nous permettrait d'aboutir. Peut-être pourrait-il les formuler de manière encore plus précise. Mais moi, je suis content de cette évolution. Mais il faudrait qu'on aboutisse cette fois-ci.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je ne demande que ça, croyez-moi. Je me permets de vous le dire …

M. Wesphael (Écolo). – Et donc, il n'y a pas de blocage au niveau de la Sofico elle-même ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Non, de toute façon, je ne l'accepterais pas ! Je tiens à vous le dire aussi.

Ce qui est vrai, ça, je vous l'avoue, c'est que je ne veux pas prendre le risque d'être obligé de reverser toute la TVA sur les investissements. C'est ça ma seule limite, mais il n'y a pas de blocage de nature politique. Que les choses soient bien claires.

M. le Président. – L'incident est clos.

Nous allons aborder les questions orales.

QUESTIONS ORALES
(Suite)

QUESTION ORALE DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LES AMÉNAGEMENTS DE LA ROUTE RÉGIONALE RN90 (LIAISON CHARLEROI-NAMUR-ANDENNE)»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les aménagements de la route régionale RN90 (Liaison Charleroi-Namur-Andenne)».

La parole est à Mme Dethier qui nous a promis d'être synthétique.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Et le Ministre le sera tout autant.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, la route régionale RN90 qui assure la liaison Chareloi-Namur-Andenne traverse la commune de Floreffe sur une distance de neuf kilomètres.

Cette route qui est fort fréquentée (plus de 15.000 voitures par jour à hauteur du centre de Floreffe) était initialement composée de deux fois deux bandes de circulation sans berme centrale.

Depuis une dizaine d'années, divers aménagements ont été réalisés sur deux tronçons qui étaient particulièrement dangereux : d'une part, la partie située le long des habitations de la rue Riverre – il y avait eu six morts – et d'autre part, l'intersection entre la RN90 et la RN922.

L'aménagement définitif de la partie comprise entre Malonne et Floreffe vient d'être réalisé en 2004, tandis que le tronçon compris entre le Préat et Pont-Marc a aussi été équipé de deux ronds-points. Ces réalisations ont eu des conséquences bénéfiques sur le nombre et la gravité des accidents, ainsi que sur la sécurisation pour les riverains. Elles ont ainsi rencontré les attentes des habitants avec comme bémol l'absence de pistes praticables pour les piétons et les cyclistes, j'y reviendrai plus tard.

Il subsiste toutefois un tronçon qui n'a connu quasi aucun aménagement, alors que tout un quartier est en demande depuis 1982 : il s'agit de la partie de la RN90 qui est située entre le carrefour du Coriat, la Régie des routes et le rond-point du Préat.

Cette partie sert donc aussi de jonction pour les habitants de ce quartier de Floreffe, puisque ce tronçon non encore aménagé est aussi le plus central dans l'habitat. Un passage pour piétons, particulièrement dangereux et ne répondant d'ailleurs plus aux normes y est dessiné et traverse cette route à deux fois deux bandes ! Une école maternelle se trouve aussi à proximité immédiate.

Cette situation rend réellement prioritaire l'aménagement de cette section et la sécurisation du passage pour piétons qui traverse cette voirie de deux fois deux bandes et assure la jonction avec l'école.

D'après mes informations, la commune est depuis longtemps tout à fait convaincue de la nécessité de réaliser cet aménagement sur la voirie régionale puisqu'elle avait même fait réaliser par le bureau privé Agua de Louvain-la-Neuve, une étude portant sur le sujet.

Les riverains de cette voirie, de même que les parents de l'école maternelle, ont également à plusieurs reprises rappelé toute l'importance qu'ils accordaient à la sécurisation du site, du passage pour piétons et du carrefour. Le MET n'a toutefois procédé jusqu'ici à aucun aménagement. Une pétition émanant des riverains et des parents des élèves de l'école vous aurait été transmise.

Il me semble, par ailleurs, que le problème n'est pas nouveau : outre que les autorités et personnes précitées attendent depuis plusieurs années, voire une dizaine d'années il me revient que, dans un courrier daté du 21 septembre 2002, vous évoquiez la construction de ronds-points à hauteur de l'école ainsi que du carrefour du Carmel, dans le cadre de la programmation pluriannuelle de 2002 à 2004 du MET. C'était une réponse en partie.

Monsieur le Ministre, je souhaite dès lors vous demander si vous pouvez confirmer cette intention ?

De même, je souhaite vous interroger quant au calendrier prévu pour cet aménagement. Faudra-t-il attendre que de nouvelles personnes décèdent pour que la situation soit prioritairement prise en compte ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – De nouveaux décès ? C'est cela que vous avez dit ?

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Oui. Par ailleurs, en attendant que les montants budgétaires puissent être dégagés, un aménagement provisoire permettant entre autres – parce que je vous fais un pont là – de ramener à une seule bande de circulation dans chaque sens le tronçon correspondant au passage pour piétons ne pourrait-il pas être réalisé ?

Je pense qu'il est en tout cas préférable d'agir avant que n'interviennent de nouveaux drames humains, fût-ce avec un aménagement provisoire permettant de tester une solution à plus long terme.

Pouvez-vous m'indiquer dans quelle mesure et dans quels délais une telle solution pourrait être mise en œuvre.

Enfin, dans le cadre de l'étude réalisée par le bureau d'études ISIS, une partie de la surface récupérée par cet aménagement pourrait permettre la réalisation d'une piste cyclable que j'annonçais auparavant. Que pensez-vous de cette opportunité ?

Plus largement, pourriez-vous m'informer de la critériologie utilisée pour définir les priorités d'investissements du MET en cette matière de sécurisation des routes régionales ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Vous allez tout savoir, Madame. En fait, depuis 15 ans, mon Administration procède à la sécurisation progressive de la Nationale 90, notamment dans sa traversée de Floreffe où nous avons déjà réalisé sept ronds-points. Plus de trois millions d'euros ont été investis entre Malonne et Floreffe et vous savez, je n'ai pas que cette route-là, il faut bien partager.

Pour votre information, chaque fois qu'on fait un rond-point, c'est environ 500.000 euros. Il n'a pas été possible de l'inscrire au programme de cette année.

Je ne dis pas que ce n'est pas utile mais je ne saurais pas faire partout, tous les ronds-points et tout ce qu'on me demande.

On a entrepris l'étude d'une solution provisoire, plus légère, par marquage au sol, avec une seule voie de circulation dans chaque sens du tronçon de la Nationale 90 à cet endroit. Cette solution va être proposée au Comité permanent de la Sécurité routière, avant d'être soumise à l'autorité communale. Si celle-ci accepte, les marquages au sol pourraient être réalisés rapidement.

Comment est-ce que je fais pour choisir ? On fait un grand tableau avec les dangers, avec le nombre d'accidents, tout cela est pris en compte, tout cela est mis dans l'ordinateur pour établir de grandes listes. Ensuite, on voit dans quelle direction générale cela se situe pour répartir entre sous-régions et on suit plus ou moins la liste.

Ce n'est pas l'ordinateur qui décide à la place du Ministre quand même ! Vous comprenez cela…

M. le Président. – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse empreinte de franchise. La parole est à Mme Dethier-Neumann.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Je vais également vous répondre en plusieurs étapes.

Je sais que vous avez déjà investi pas mal sur cette route, mais je suppose que cela correspond à sa fréquence d'utilisation et donc il y a quelque part une explication à cet investissement-là.

Je reconnais bien vos intentions et je vois en deuxième étape une volonté d'apporter, avec «les moyens du bord», une solution provisoire que j'aimerais bien quand même – puisque vous m'avez dit, qu'elle sera là pour ralentir le trafic, qu'elle sera proposée à étude ; j'avais en effet soumis deux propositions qui intégraient une piste cyclable puisqu'on allait rendre la route plus étroite, on pourrait donner plus de place aux piétons et aux vélos et renforcer effectivement une certaine sécurisation.

Quelques marquages, cela me semble fort superflu ; il faut qu'il y ait des garanties de sécurité et donc cela me réjouit très fort et si vous pouviez me donner un délai que je pourrais transmettre aux habitants de ce tronçon, cela me ferait bien plaisir.

Quant à la troisième réponse qui concernait la critériologie, je trouve que pour un mot aussi complexe, déjà pour moi à prononcer et à comprendre, vous m'avez donné une réponse assez simpliste.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Que vous dites !

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Oui. Je dirais que si votre ordinateur ne sait qu'intégrer des priorités sous-régionales, je pourrais vous en procurer un autre qui pourrait intégrer des critères bien plus complexes et intéressants au niveau environnemental, territorial, enfin, plus importants, au-delà d'une politique sous-régionale. Néanmoins, merci, Monsieur le Ministre, de votre réponse.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je peux dire un petit mot, Monsieur le Président ?

M. le Président. – Oui, allez-y.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je vais lui faire plaisir quand même. On va essayer de faire les marquages au sol avant la rentrée scolaire.

QUESTION ORALE
DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'ÉTAT DES ROUTES WALLONNES
ET SON IMPACT SUR LA SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'état des routes wallonnes et son impact sur la sécurité des motocyclistes».

Nous avons abordé, vous le savez, Madame Dethier-Neumann, en votre absence une bonne partie de l'aspect sécurité des motocyclistes lors de notre dernière réunion. Vous aviez un regard plus spécifique sur l'état des routes en lien avec la sécurité des motocyclistes.

Lors de notre dernière réunion était abordée notamment la question des glissières. Je vous demande d'avoir à l'esprit cet élément-là qui a fait l'objet, si je ne m'abuse, d'une interpellation lors de notre dernière réunion.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Président, il est vrai que cette question, je l'ai adaptée par rapport à la réponse de M. le Ministre puisque, pour des questions de timing, je n'ai pas pu être présente.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Vous êtes pardonnée !

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Je voulais m'en excuser.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Pas de problème.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Merci.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – J'espère que ce sera la même chose quand ce sera le cas du Ministre.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Oui ! Monsieur le Ministre, j'ai bien reçu les réponses que vous avez données dans le débat tenu au départ de l'interpellation que j'avais déposée le 21 avril en séance de Commission de l'Aménagement du territoire, du Patrimoine, des Transports et de l'Équipement sur la sécurité des motocyclistes. Retenue par d'autres obligations, je n'ai pu développer mon interpellation en séance.

Mais il est nécessaire que je continue à fouiller un point qui n'a pas été tellement abordé.

Sur les glissières, vous avez répondu et je vous remercie. Je me permets de réinsister pour que ces travaux soient bien réalisés comme vous vous y êtes engagé et notamment dans la Région verviétoise où vous avez signalé un problème d'ordre administratif empêchant la mise en œuvre des décisions.

J'espère qu'il est déjà réglé. Je ne dois pas vous rappeler que la région est importante sur ce plan notamment parce que, que cela plaise ou non, c'est la destination de beaucoup de randonneurs à moto.

À côté de cela, je veux revenir sur des mesures qui sont prises par les gestionnaires de voiries pour remédier le plus rapidement possible aux dégradations du réseau routier, lesquelles constituent une menace directe pour la sécurité des motards et, dans une certaine mesure également, des cyclistes.

En effet, cette importante problématique que j'évoquais dans mon interpellation n'a absolument pas été abordée dans ce débat. Des témoignages me reviennent – il suffit du reste de le constater par soi-même – de la présence de nids de poule et de fissures longitudinales qui constituent de réels pièges pour les motards.

Le travail des associations de motards et celui de Madame – vous m'avez appris quelque chose – et M. Moto n'est pas en cause évidemment. En revanche, si dans un souci d'économies à la petite semaine et faute de moyens suffisants pour l'entretien des routes, les directions régionales du MET ne font pas rapidement les travaux nécessaires, non seulement on reporte les problèmes et on les aggrave mais en outre, on prend une responsabilité grave par rapport aux usagers de la voirie.

Par conséquent, je voudrais que vous m'indiquiez avec précision quelles sont les consignes qui sont en vigueur – autres que l'ordinateur – au niveau des directions territoriales du MET pour effectuer les réparations nécessaires, signalées notamment par les Mmes et MM. Moto ou les associations de motards.

Je voudrais également que vous nous transmettiez des informations précises sur les montants affectés à cette fin dans les directions du MET.

M. le Président. – M. le Ministre, vous avez la parole.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, heureusement que mon ordinateur prend en compte les sous-régions. *(Rires.)*

En ce qui concerne toute la problématique, il est vrai qu'il y avait quelques difficultés administratives. Je peux vous rassurer, le dossier est maintenant en ordre au point de vue de la législation relative aux marchés publics, il est proposé au visa de l'Inspecteur des Finances, il me sera donc soumis dans quelques jours. Et je peux vous dire que l'engagement budgétaire sera immédiat. C'est déjà une bonne chose, le dossier va pouvoir être réglé.

L'autre aspect que vous soulevez est important. Lorsqu'un défaut de voirie est porté à la connaissance de l'Administration, que ce soit d'ailleurs dans le cadre des actions «motos» ou dans tout autre cadre, que faisons-nous ?

Nous faisons vérifier immédiatement *in situ*, l'état de la chaussée et, le cas échéant, nous donnons ordre d'entreprendre les mesures adéquates, soit de signalisation – cela arrive parfois –, soit de réparation afin de sécuriser les lieux sans délai. Je vous dirai que ces prestations se font généralement soit par le biais des agents des districts des routes, soit par le biais d'entreprises privées dans le cadre des baux d'entretien.

Je vous signale à ce propos – et c'était là votre dernière question – que le budget prévu pour l'entretien ordinaire du réseau wallon sur lequel sont imputés ces baux d'entretien, s'élève pour l'année 2005 à 35.288.000 euros.

M. le Président. – La parole est à Mme Dethier-Neumann.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – De nouveau, il y a trois réponses, donc il y a trois répliques.

Concernant tout d'abord Verviers, vous me voyez rassurée, merci beaucoup.

Par rapport aux réparations et aux entretiens des chaussées, j'aimerais vous soumettre une proposition de mot-clé : le mot «prévision».

D'après ce que j'ai entendu, il y a une priorité à donner des moyens dans de gros projets ou de grosses réparations de routes. On a parfois tendance à attendre et à ne pas entretenir les routes d'une manière régulière.

Vos agents du MET interviennent dans les 48 heures, comme il est stipulé dans les cahiers des charges : dès l'annonce d'un nid-de-poule ou d'une fissure, ils ont 48 heures pour réparer. Ces conditions ne sont pas des conditions optimales de réparation parce qu'ils interviennent avec une technique autre que celle d'un entretien régulier.

Ces réparations ne présentent pas les mêmes garanties de qualité que des réparations régulières. En Allemagne ou en Flandre, ils ont un contrat d'entretien avec des petites entreprises et il y a une révision régulière, ce qui présente non seulement l'avantage d'améliorer l'état des routes mais aussi de contribuer à l'emploi dans une Région.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je ne comprends pas la différence avec ce que je vous ai dit dans ma réponse.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Lorsque vos agents du MET interviennent, ils interviennent avec – c'est ce qu'on m'a dit, maintenant on peut me contredire – avec un asphaltage à froid et cette technique-là ne se maintient pas aussi bien que la technique spécifique au chaud. On doit donc revenir plusieurs fois réparer les mêmes endroits et finalement financièrement, je ne sais pas si vous vous en sortez aussi bien que cela.

Vous n'êtes pas obligé de me répondre aujourd'hui.

Concernant le délai de 48 heures pour effectuer une réparation, je le mets un petit peu en doute, parce qu'il y a quelques exemples cas où cela ne s'est pas passé comme cela.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je n'ai d'ailleurs pas osé dire 48 heures dans ma réponse.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Non, mais je l'ai trouvé dans le cahier des charges.

Concernant le budget d'entretien des routes, vous mentionnez 35 millions. Lors d'une réponse que vous avez faite à Mme Defraigne en 2002, vous avez parlé d'un budget d'entretien qui pouvait augmenter, il partait…

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Il ne fait jamais qu'augmenter !

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – … en 2002, de 112 millions, en 2003, c'était 122 millions et maintenant… *(Rumeurs.)*

M. le Président. – Merci, Madame Dethier-Neumann. Il n'y a plus d'autres commentaires sur le sujet. J'en appelle à un dialogue bilatéral pour clarifier les derniers chiffres.

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «L'ACCESSIBILITÉ AUX PARCS INDUSTRIELS DE SENEFFE ET ÉCAUSSINNES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'accessibilité aux parcs industriels de Seneffe et Écaussinnes».

La parole est à M. Fontaine qui va vous parler des parcs industriels chers à son cœur.

M. Fontaine (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, la problématique de l'accessibilité à la zone économique de Feluy ne date pas d'hier, puisque, en 2001 déjà, par le biais d'une question écrite, j'avais attiré votre attention sur l'accroissement considérable du trafic routier sur les ponts surplombant le canal de Bruxelles-Charleroi, dû au développement des activités de la pétrochimie et à l'arrivée de nouveaux logisticiens.

De son côté, l'intercommunale IDEA avait, afin de remédier aux problèmes de circulation et garantir le raccordement du zoning au réseau routier, lancé l'hypothèse de la construction d'un tunnel.

Étant donné la dégradation des ponts, j'avais alors insisté sur l'importance d'une prise de décision rapide afin d'assurer l'accès aux usines pétrochimiques des parcs industriels de Seneffe et Écaussinnes.

Entre-temps, la lenteur des décisions et la stagnation des dossiers n'ont fait qu'accentuer la précarité de ces ouvrages d'art et l'inquiétude de la population et des autorités concernées compte tenu, notamment, de la présence de conduites de produits dangereux sous un des deux ponts incriminés.

Selon le rapport de la Commission Sécurité Environnement du parc industriel de Feluy, daté du 23 mars 2004, le pont, dont la gestion et l'entretien relèvent de la Division des Voiries du MET, allait être remplacé dans le courant de l'année 2004 par un nouveau pont et un rond-point allait également être réalisé afin de mieux gérer la distribution du trafic et l'accès au nouveau pont. Le MET prévoyait également d'installer une signalisation tricolore au niveau de ce pont afin de réduire les risques d'accident.

Hélas, à ce jour, à part le feu rouge, rien n'a été entrepris. C'est d'ailleurs par un courrier récent – dont copie m'a été transmise – que le Bourgmestre d'Écaussinnes, M. Dutrieux, tente une nouvelle fois d'attirer votre attention sur le danger évident que présente la situation.

Dans ces circonstances, Monsieur le Ministre, pourriez-vous me préciser si vous entendez poursuivre la réflexion afin de dégager rapidement des pistes d'action concrètes visant à améliorer le trafic et à faciliter et sécuriser l'accès au zoning ?

Malgré l'importance du budget prévisionnel de la proposition de l'IDEA, quelles suites comptez-vous réserver à cet éventuel percement d'un tunnel ?

Par avance, je vous remercie de votre réponse et j'espère que l'ordinateur, cette fois, sera favorable !

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Avant toute chose, je vous informe que ce pont fait l'objet d'un monitoring quasi permanent afin d'en évaluer le degré de dangerosité, parce que c'est là l'élément essentiel.

Je pense pouvoir dire que son franchissement en alternance, tel qu'organisé actuellement, ne présente pas de risque particulier.

Cela n'enlève rien à la nécessité de procéder, à terme, au remplacement de ce pont.

À ce propos, les nouvelles sont tout aussi positives puisque mon administration m'informe que le cahier des charges est aujourd'hui pratiquement terminé, et ce dossier devrait pouvoir être mis en adjudication au plus tard en septembre prochain, avec la perspective de réaliser les travaux au cours du 1er semestre 2006.

Je pense que voilà des informations intéressantes, de bon aloi, qui vont bien dans le sens souhaité et je vous dirai qu'il a été décidé de construire un nouveau pont avant de détruire celui existant actuellement et ce, afin de ne pas perturber exagérément la circulation entre le zoning et la route Baccara.

Je peux ajouter que nous profiterons de la réalisation de ce nouveau pont pour y réaliser deux giratoires à chaque extrémité, dont un plus important, côté route Baccara, et ce, afin de mieux organiser l'écoulement du trafic qu'actuellement.

Enfin, compte tenu de l'estimation budgétaire de l'alternative en tunnel envisagée par l'IDEA – je peux vous dire qu'elle s'élève approximativement à 20 fois le budget d'investissement annuel de la Direction des Routes et des Ponts –, vous comprendrez dès lors que je ne souhaite pas m'inscrire dans cette logique et que je me limiterai au remplacement du pont tel que je viens de vous le décrire.

M. le Président. – La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (MR). – Je remercie M. le Ministre pour ces bonnes nouvelles et j'espère qu'il n'y aura pas de court-circuit quelque part.

Je pense qu'effectivement, ce qui importe surtout, c'est qu'il y ait un pont convenable et sécurisé parce que la formule du feu rouge n'est pas du tout évidente, d'autant plus que ceux qui s'engagent sur le pont sont dans une pente, donc ils ne voient pas ce qui arrive en face. Et régulièrement, on a des surprises. Je l'emprunte de temps en temps, j'en ai déjà eu moi-même.

Je pense qu'il est utile que l'on fasse le nécessaire parce qu'il ne faudrait pas que l'accès à la zone industrielle soit à un moment donné, complètement perturbé ; c'est une zone économiquement importante pour la région et la solution de construire un nouveau pont avant de démolir l'autre est vraiment une bonne solution. Faire ces deux giratoires est certainement utile aussi, notamment sur la partie de

la route Baccara mais aussi à l'entrée du zoning où est généralement concentré le trafic des poids lourds et où la circulation n'est pas toujours facile.

QUESTION ORALE
DE M. THISSEN À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'ABANDON DES BASSINS ÉCRÊTEURS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Thissen à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'abandon des bassins écrêteurs».

La parole est à M. Thissen pour poser sa question.

M. Thissen (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, au cours des dix dernières années, notre Région a eu à subir plusieurs accidents climatiques et principalement des inondations d'une ampleur qui avait été rarement atteinte jusque-là.

L'adoption d'un Plan Pluies s'est avéré un élément indispensable pour lutter contre ces phénomènes, et surtout contre les dommages qui résultent de ces crues. Le Plan Pluies prévoit une série d'actions concertées entre les départements des Travaux publics, de l'Agriculture, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire.

En ce qui vous concerne, Monsieur le Ministre, il était notamment prévu d'aménager le lit des rivières et des plaines alluviales, notamment par la construction de bassins écrêteurs.

Or, voici quelques jours, la presse titrait : «*Les bassins écrêteurs vont dans le mur*». Est-ce à dire que le Plan Pluies va être revu dans ce sens ? Ce changement de cap résulterait d'un exposé réalisé par votre cabinet, en collaboration avec le MET, au sujet des résultats d'une étude sur les bassins écrêteurs de l'Ourthe et de l'Amblève. Il semblerait – et je cite – que *«pour être efficace lors de crues moyennes, il faut prévoir deux bassins écrêteurs, un sur l'Ourthe à Grand Han, l'autre sur l'Amblève à Stoumont. Et dès qu'on arrive dans des crues fortes ou exceptionnelles, ces bassins sont remplis avant même de servir…»*.

À partir de ces résultats, vous semblez justifier l'abandon des bassins écrêteurs pour deux raisons majeures :

– la première, c'est que l'aménagement impose de longues procédures urbanistiques et d'expropriations, ce à quoi il me semble que des solutions pourraient être apportées en concertation avec votre collègue le Ministre Antoine ;

– et seconde motivation – et probablement la principale –, cela requerrait des budgets importants de l'ordre de 40 à 50 millions d'euros.

En conséquence de quoi vous entendez privilégier des murs anticrues limités à certaines agglomérations. Monsieur le Ministre, je voudrais savoir si ces murs anticrues, sûrement moins onéreux que les bassins écrêteurs, seront en mesure de répondre au même objectif, à savoir prévenir les dégâts d'inondations, en faveur d'un maximum de riverains.

Je crains en effet que cela ne bénéficie qu'à certaines agglomérations, mais que pour d'autres, rien ne change.

Afin de rester cohérente dans sa démarche, la Région ne doit-elle pas s'en tenir à la réalisation des bassins écrêteurs, comme cela avait été envisagé initialement, quitte à prévoir une programmation dans le temps – je peux comprendre qu'on ne puisse pas faire des travaux pour 40 ou 50 millions d'euros en un an – pour la réalisation de ces ouvrages ?

M. le Président. – M. le Ministre Daerden, vous avez la parole.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, dans le courant de la législature précédente, j'ai lancé une étude concernant la problématique des bassins écrêteurs de l'Ourthe et de l'Amblève.

Au terme de cette étude, menée par l'Université de Liège – elle n'a pas été menée par mon cabinet – qui a été présentée à l'ARSO le vendredi 15 avril dernier, on peut tirer les conclusions suivantes :

- la construction d'un seul bassin écrêteur est insuffisante. Il en faut au moins deux ;
- si on en fait deux, la meilleure combinaison semblerait être la construction d'un bassin sur l'Ourthe à Grand-Han et le deuxième sur l'Amblève à Stoumont ;
- ces deux bassins pourraient – et c'est important – diminuer les hauteurs d'eau observées pour les crues moyennes, mais ne vont pas supprimer les inondations ;
- l'effet des bassins devient pratiquement nul pour les longues et fortes crues car les bassins seront remplis avant que le pic de crue ne soit passé.

Au-delà de cela, on relève plusieurs inconvénients, à savoir :

- les incidences environnementales, laissant craindre de longues procédures en matière d'urbanisme car les projets touchent notamment des zones Natura 2000 ;
- des expropriations sont nécessaires, dont il est difficile aujourd'hui d'estimer le nombre ;
- ajoutons que chacun des ouvrages entre dans la catégorie des «grands barrages», ce qui implique des contraintes très sévères en matière de sécurité et de suivi des ouvrages ;
- l'investissement «bassin écrêteur» est très important (estimé, aujourd'hui, de 40 à 50 millions d'euros), tout en n'apportant qu'un effet partiel sur les crues.

Sur base de l'étude, quelle est ma position ? Je ne ferme pas définitivement la porte aux bassins écrêteurs mais peut-être s'agit-il là d'une solution à moyen ou à long terme.

Je suis tenté de dire que les bassins pourraient s'inscrire dans une démarche plus globale du Gouvernement wallon visant à réduire les effets des inondations : Plans Pluies, contrats de rivières, etc.

Dans cet ordre d'idées et pour apporter une réponse plus immédiate, j'ai défendu l'idée que l'on fasse une étude sur les effets des murs anticrues dans la Vallée de l'Ourthe, sur l'ensemble de la rivière, et on aura les résultats cette année, ces dispositifs ne sont d'ailleurs pas incompatibles avec la problématique des bassins écrêteurs, mais les murs anticrues présentent une plus grande efficacité. J'en suis convaincu et j'ai déjà lancé l'étude pilote pour la réalisation de murs anticrues à Comblain-au-Pont.

Voilà exactement l'état de la question et comment je compte développer les actions dans les semaines et les mois qui viennent. C'est un problème important auquel on est confronté régulièrement mais j'ai le sentiment, sur base des études menées par les scientifiques, que la solution des murs anticrues est plus rationnelle et meilleure que la théorie des bassins écrêteurs.

M. le Président. – La parole est à M. Thissen.

M. Thissen (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre, de m'avoir exprimé vos sentiments.

Je me réjouis que l'info qui était dans la presse correspond à ce que vous avez déclaré. Il me semble que pour résoudre le problème, il faudrait mener une étude d'ensemble pour pouvoir faire des points de comparaison qui tiennent la route. Car on peut avoir des impressions qui ne se confirment pas nécessairement au moment où l'on fait les études.

C'est vrai que les bassins écrêteurs ne résolvent pas tout mais est-ce qu'il est possible de faire une étude dans laquelle on résoudrait entièrement le problème des crues ? Et si on en résout 95 %, il est vrai que ce qui est à la marge coûte excessivement cher, disons qu'on ne peut pas se permettre budgé-

tairement de dire qu'on va définitivement régler tous les problèmes de toutes les crues, quelles qu'elles soient et quelle que soit leur durée.

Pour les crues moyennes – ce qui est quand même plus habituel – les bassins écrêteurs semblaient en tout cas avoir leur justification et leur utilité.

J'entends que vous ne fermez pas définitivement la porte, donc on pourra peut-être y revenir.

Pour ce qui concerne les murs anticrues, ne serait-il pas plus rationnel de faire l'étude sur les deux rivières (l'Ourthe et l'Amblève) ? Les besoins sont aussi importants sur l'une que sur l'autre et le fait d'avoir donné la priorité à une rivière va évidemment avoir pour conséquence que les réalisations commenceront sur cette rivière-là aussi.

On pourrait peut-être essayer d'avancer de manière rationnelle, en commençant plus en amont et puis, en allant vers l'aval, dans le cadre de ces murs anticrues, pour essayer d'aboutir à une solution équilibrée pour tout le monde.

Ne fût-ce qu'en termes de comparaison des coûts, je crois qu'on aurait intérêt à faire l'étude sur les deux rivières avant de se lancer dans le processus. Peut-être qu'il n'y a pas de doutes – je n'en sais rien, je ne suis pas spécialiste en la matière – et que les murs anticrues vont aboutir à des résultats en étant moins chers mais je ne suis pas sûr qu'on va pouvoir faire des murs anticrues partout. Quels seront les critères qui vont faire que telle zone va continuer à être inondée et qu'une autre ne le soit plus ?

Je pense qu'on n'aura pas résolu tous les problèmes en érigeant ces murs anticrues.

Mais la question fondamentale, si la décision est prise – et c'est votre responsabilité –, c'est de savoir s'il ne serait pas plus opportun de mener l'étude concomitamment pour les deux rivières et d'essayer de réaliser le projet pour les deux en même temps.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En fait, je vous écoute avec beaucoup d'attention, Monsieur Thissen. Nous allons, en parallèle, faire l'étude à la fois sur l'Ourthe et sur l'Amblève, je pense que dans le cas d'espèce, il faut la faire sur les deux rivières. Nous allons faire l'étude comparative et c'est vrai que nous avons un service d'études que je crois sincèrement être de qualité. Nous ferons valider l'opération à nouveau par l'Université pour lui donner une plus grande certification scientifique.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LES CONSÉQUENCES SUR LE LONG TERME DES TRAVAUX DE RÉFECTION DE LA CATHÉDRALE DE TOURNAI»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les conséquences sur le long terme des travaux de réfection de la cathédrale de Tournai».

La parole est à M. Crucke pour poser sa question.

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, comme vous le savez, la Cathédrale de Tournai qui appartient à ce fameux patrimoine mondial de l'UNESCO, que tout le monde nous envie manifestement, a subi avec le temps quelques dommages.

Il y a eu la tornade de 1999 qui a fait apparaître ce qui, sans doute, était déjà inhérent à la structure même du bâtiment, à savoir sa faiblesse, due à son âge, c'est une vieille dame de quelques siècles mais aussi sans doute, il faut le reconnaître, une carence…

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est vrai mais elle résiste !

M. Crucke (MR). – Heureusement, ce n'est pas la Tour de Pise, encore que… Mais il faut aussi reconnaître qu'il y a un manque d'entretien qui date de plus d'un siècle, 120 ans, dit-on. Votre budget est mis à contribution et doit en supporter les conséquences.

Il semblerait qu'à l'heure actuelle, 12 millions d'euros aient été investis, généralement des fonds régionaux.

On estime – quand je dis on estime, je répète ce que dit M. Paul Theys, architecte provincial – qu'il faudrait investir 100 millions d'euros pour non pas effectuer une réparation, c'est plus que cela : il s'agit d'administrer un traitement de choc à cette cathédrale.

Une fondation d'intérêt public a été créée ; on fait appel aux généreux donateurs. Vous savez que dans ces cas-là, ils ne sont pas très nombreux. On verra ce que cela donnera mais je ne pense pas que cela permettra d'arriver à des montants importants et il y a malgré tout pour la Région, un fameux défi par rapport aux techniques et à la stabilité de ce bâtiment. On vient de faire certains travaux conséquents mais ces travaux ont des conséquences sur le reste du bâtiment. Il y a donc là, techniquement, vraiment quelque chose d'intéressant.

Il y a aussi un défi par rapport à l'utilisation, à la poursuite de la fréquentation et des visites de la cathédrale et finalement, à son intégration dans l'environnement.

Vous avez de manière judicieuse, désigné un bureau d'architectes qui doit établir un schéma directeur qui – si j'ai bien compris – doit nous donner un planning sur les court, moyen et long termes mais qui doit aussi pouvoir coordonner et échelonner des travaux de stabilisation et de restauration.

Tout cela aura un coût mais mes questions aujourd'hui se limitent à deux éléments par rapport à ce schéma directeur :

– l'instauration de ce qu'on appelle un périmètre de sécurité autour de la cathédrale ;

– l'accès à la cathédrale dès que ce schéma sera terminé.

Par rapport à l'instauration du périmètre de sécurité, j'ai cru comprendre que le schéma directeur se prononcerait sur l'intégration de la cathédrale dans son environnement : les voiries qui sont aux alentours, les bâtiments, les placettes – c'est un endroit qui est remarquable dans son architecture, sa conception, il faut le reconnaître –, mais également l'impact sur la vie locale qui existe autour de cette cathédrale depuis de nombreuses années.

Cette zone de protection périphérique existe généralement autour des cathédrales.

On cite souvent l'exemple de Paris, de Reims ou d'Amiens.

Cette zone n'existait pas. En tout cas, elle n'était pas reprise en tant que telle comme zone à protéger.

Mes questions par rapport à ce dernier point sont les suivantes.

Tout d'abord, confirmez-vous cette hypothèse de travail, à savoir celle d'un périmètre de sécurité autour de la cathédrale ? Je pense entre autres à la rue des Chapeliers qui est une rue fort commerçante où les commerçants se plaignent de cette zone de protection en disant que *«Manifestement, même les vibrations des camions seraient trop dangereuses que pour ne pas atteindre la cathédrale»* –, cela veut-il dire qu'il va y avoir une difficulté supplémentaire, à savoir celle de concilier l'intérêt des commerçants qui se trouvent dans cette zone ? Si oui, imagine-t-on éventuellement des expropriations et aussi des indemnisations ?

Deuxième pan de ma réflexion, c'est l'accès à la cathédrale. L'accès à la cathédrale est garanti jusqu'au mois de septembre 2005 puisque là, on est dans ce plan du schéma directeur qui doit être approuvé et on a permis des visites qui d'ailleurs, font l'objet d'un engouement certain. Dès que la cathédrale a été ouverte, on a vu que les visiteurs étaient en nombre, mais il reste un point d'interrogation après. Pouvez-vous garantir aujourd'hui que ces visites continueront et donc, qu'il sera possible de s'orienter vers une notion qui me semblait fort intéressante, celle de la création d'espace européen d'interprétation qui pourrait financer certains travaux dont les montants sont astronomiques.

Si c'était le cas, il y a un intérêt à la fois historique et archéologique et puis, finalement pour les guides touristiques, c'est sans doute un des éléments moteurs dans la ville de Tournai, pour ne pas dire – cela, vous l'avez compris – du Hainaut tout entier. Je pense qu'à ce moment-là, on aura un chef-d'œuvre qui est malheureusement en péril. Ce chef-d'œuvre attend un artiste qui doit être le Ministre des Travaux publics, mais aussi un Budget pour être sauvé et être pérennisé dans le temps.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, je voudrais d'abord confirmer que le schéma directeur demandé devrait établir non seulement une codification des travaux sur de nombreuses années, mais devra également concilier ces travaux avec l'ouverture au public d'un monument qui constitue indéniablement un des emblèmes du patrimoine wallon.

Maintenant, je voudrais quand même, pour l'objectivité du débat, rappeler quelques éléments fondamentaux de ce dossier.

Tout d'abord, la cathédrale de Tournai est la propriété de la Province du Hainaut. En termes d'intégration dans le paysage urbain, elle relève de la ville de Tournai.

Quel est mon rôle en l'occurrence ? Je donne des subsides. Cela, c'est la réalité juridique de ma position. Je n'ai pas les pouvoirs du propriétaire, je n'ai pas les pouvoirs en aménagement du territoire. Ces deux éléments ne dépendent pas de mon ressort. Je ne saurais d'ailleurs pas subventionner les expropriations, par exemple.

Un schéma de circulation, il faut qu'il y en ait un. C'est vrai qu'il est important, mais il est du ressort de la ville de Tournai.

En fait, qui décide de l'ouverture au public d'un bien ? C'est le propriétaire, la province. C'est la province qui peut le décider et ce, aidée dans cette tâche par l'intercommunale IDETA et l'Évêché.

Je peux vous dire que j'ai suggéré à l'ensemble des partenaires de rendre cet édifice accessible au public et ce, pendant toute la durée des travaux. J'ai suggéré, et ne peux imposer, parce que si je défends la thèse de l'appropriation du patrimoine par la population. C'est pour cela que je leur ai suggéré. J'ai dit, en effet, qu'il était important que l'ensemble des citoyens puisse se rendre compte *de visu* de l'évolution des travaux.

C'est un patrimoine tout à fait exceptionnel. On y a déjà investi beaucoup d'argent. Je continuerai à aider, par le biais d'un subventionnement, parce que c'est le rôle de la Région. J'ai déjà fait l'une ou l'autre suggestion, mais il y a incontestablement des limites au pouvoir régional et le rôle nécessaire des autres acteurs.

M. le Président. – La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et, en tout cas, un élément sur lequel il a pris, même si comme vous l'avez très bien répété, vous n'êtes pas le seul en la matière à pouvoir décider, l'ouverture au public que vous souhaitez garanti est un élément extrêmement important.

Je n'ignore pas à la fois les compétences et le rôle de la Province du Hainaut et celui aussi de la ville. Ceci dit, je pense que c'est insuffisant. Il faut un grand architecte. Je ne pense pas que vous pouvez demander, en tout cas, qu'il faut même souhaiter que ce soit la Province du Hainaut ou la Ville de Tournai qui jouent au grand architecte. Généralement, les finances à la disposition de ces deux co-architectes – si je puis dire – sont à ce point insuffisantes que je crains que là, même un délai de vingt ou trente ans ne suffira pas, ce qui signifie que la cathédrale connaîtra entre-temps d'autres difficultés.

Vous avez une arme. Je ne parle pas ici en termes de conflits, mais vous avez un bras important qui est celui – vous l'avez répété – du financier. Je sais bien que les conseilleurs ne sont pas les payeurs, mais vous reconnaîtrez quand même qu'en la matière, la ville et la province qui dotent, de conseils le bâtiment n'ont pas la capacité financière qui est la vôtre. Je pense qu'effectivement, si vous respectez les compétences des uns et des autres, c'est ainsi que notre législation est faite, et c'est une bonne chose également, je pense que le poids financier de la Région wallonne dans cette restructuration et, surtout, dans ce sauvetage de la cathédrale doit permettre également de donner un avis et un conseil par rapport à la population aux alentours du bâtiment. Je pensais entre autres aux indépendants et aux commerçants, mais également aux Tournaisiens parce que c'est aussi une des responsabilités que l'on doit voir lorsqu'on est puissant en termes financiers. Je crois sincèrement que c'est de ce dialogue que naîtra finalement le souci de l'intérêt de tous, pas seulement d'un bâtiment qui mérite évidemment tout l'intérêt qu'on lui apporte sur le plan historique et archéologique, mais également de ceux qui, depuis des années, vivent autour de cette cathédrale et qui, peut-être, parfois, sont mis à l'écart du débat.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je comprends bien les éléments de nuance que M. Crucke a introduite dans sa réplique.

On insistera, une fois encore, auprès de l'auteur du schéma directeur sur l'impérieuse nécessité de concertation avec tous les acteurs, la Ville, l'Évêché, l'IDETA et les riverains. Je pense que vous avez raison. C'est un élément important. Je profite de l'occasion pour me permettre de l'ajouter à ma réponse.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LES NUISANCES SONORES PRODUITES PAR LE TRAFIC AUTOROUTIER DANS L'ARRONDISSEMENT DE VERVIERS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les nuisances sonores produites par le trafic autoroutier dans l'arrondissement de Verviers».

La parole est à M. Stoffels pour poser sa question.

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, les nuisances sonores subies par les riverains des autoroutes wallonnes sont importantes et, parfois, insupportables.

La Région wallonne en est consciente et elle dégage un budget pour y remédier progressivement. Restons, en ce qui concerne les propos, dans l'arrondissement de Verviers pour illustrer ce que je veux dire et, par ailleurs, considérer de façon plus générale et citons *Le Soir* du 15 avril dernier: *«Le trafic de l'autoroute E 42/A27 Verviers-Prüm n'a cessé de croître, et, avec lui, le bruit. Un comptage a mis en évidence une moyenne de 1.200 voitures et de 200 camions par heure, en dehors des heures de pointe. Un groupe de citoyens du village de Sart-lez-Spa, de Jalhay et de Tiège, de tous les âges, de tous les horizons, fatigués d'entendre le roulement incessant du trafic qui les empêche de profiter de la nature ou de leur terrasse, se mobilisent. C'est le revêtement en béton armé qui, aux yeux du groupe, est certainement l'un des facteurs qui amplifie le bruit.»*.

Deuxième exemple, je ne cesse d'intervenir auprès de votre Cabinet parce que les riverains de l'autoroute Verviers-Lichtenbusch, ceux qui habitent dans la commune de Walhorn, se plaignent de ne pas pouvoir fermer l'œil pendant la nuit. Je pense que les travaux actuels, c'est-à-dire la pose d'un nouveau revêtement «Eczéma», que j'espère silencieux, contribuent déjà à diminuer le bruit, de l'autoroute généré par les pneus des véhicules. De plus, la réponse que vous veniez de me donner d'étudier les formules alternatives pour limiter le bruit est encourageante.

Troisième exemple, et je reste toujours dans l'arrondissement de Verviers en citant les nuisances sonores produites par le trafic autoroutier du côté de Lambermont et d'Ensival, endroits pour lesquels vous aviez prévu d'investir prochainement dans des mesures antibruit respectant un ordre de priorité établi sur base de critères tels que le niveau des nuisances sonores ou la densité de l'habitat.

Les sites de Lambermont et d'Ensival, qui sont particuliers sur le plan topographie et de la construction, nécessitent une intervention adaptée, non seulement, sur le plan acoustique, mais aussi sur le plan de la stabilité. Les deux sites se sont effectivement classés en première et deuxième positions sur la liste hiérarchisée des sites verviétois exposés aux bruits.

L'urgence est donc objective et la priorité n'est nullement contestée.

Bref, dans l'arrondissement de Verviers – me dit-on –, quelque 40 sites auraient été relevés par le MET qui a épinglé, dans cette liste, les sites les plus exposés.

En fonction d'une norme UCE employée par le MET, ils seraient au nombre de treize, considérés comme prioritaires.

Je conçois qu'il soit budgétairement impossible, de répondre en une, voire en deux ou trois années, à tous ces besoins. Par contre, quand on connaît le calvaire de ces riverains, je pense qu'il y a une réelle urgence à s'attaquer concrètement aux problèmes qui ont tendance à s'aggraver en fonction de l'augmentation du trafic.

Je peux donc comprendre que les limites de ce qui est possible sur le plan budgétaire ne vous permettent pas d'intervenir partout et en même temps, mais que vous devez organiser les travaux en fonction d'un ordre de priorité, commençant là où c'est le plus urgent ou là où un plus grand nombre de gens sont concernés.

Étant moi-même originaire d'une région rurale, cela ne vous étonnera pas que je souhaite quand même exprimer mes vœux que les habitants de ces régions ne doivent pas subir trop longtemps des nuisances parce que, demain, c'est-à-dire avant que les mesures antibruit, à tous les endroits, ne soient réalisées, il y aura d'autres priorités, d'autres critères de sorte que les ruraux risquent de passer après les autres.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Cela, c'est impossible.

M. Stoffels (PS). – Ainsi, je vous demande s'il y a une possibilité de connaître la liste des endroits autoroutiers repérés par le MET comme étant facteurs de nuisances sonores, donc de connaître l'ordre de priorité, le rythme et la cadence des investissements antibruit.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, nous n'allons pas nier le fait que les nuisances sonores constituent un élément de notre vie actuelle. C'est vrai qu'à côté d'autres secteurs de la vie économique, les nuisances engendrées par la route posent des tas de problèmes.

Je vous disais que, en 2005, j'ai prévu cinq millions d'euros pour la pose d'écrans. À cela, on doit ajouter – et j'y crois beaucoup – les merlons. Ces écrans par buttes de terre et à ce sujet, nous avons d'ailleurs conclu un accord de partenariat avec le secteur de la construction pour essayer de récupérer un maximum de terres sur les chantiers pour pouvoir les utiliser. Je crois beaucoup à ce partenariat.

De plus, j'ai consacré cinq millions d'euros pour avoir des revêtements routiers performants au niveau acoustique, car, étant comme la plupart d'entre nous, pas mal d'heures par an utilisateur de nos routes, il est vrai que les routes en béton sont plus bruyantes et posent un problème.

C'est d'ailleurs dans ce cadre-là qu'à Walhorn, nous allons utiliser un revêtement ainsi performant, revêtement plus silencieux pour un montant de 1,4 million d'euros.

L'adjudication des travaux est prévue pour la fin du mois de juin 2005. Nous allons normalement réaliser le chantier soit en automne 2005, soit au printemps 2006, en fonction des aléas climatiques. Vous savez mieux que moi les difficultés climatiques que connaît cette sous-région.

Dans le même temps, on va placer 300 mètres d'écran antibruit au Nord de l'autoroute dans le cadre de la mise en œuvre du TGV Liège-Aachen afin de protéger les maisons les plus proches de l'autoroute et de la ligne TGV. Je dois à l'objectivité de dire, pour qu'il n'y ait pas d'équivoque entre nous, que ceux-ci seront financés – et je m'en réjouis, c'est cela aussi le partenariat – par TUCRAIL.

Mes services étudient aussi la protection acoustique des quartiers voisins des Viaducs de Lambermont et d'Ensival à Verviers. Il s'agit des deux premiers sites de l'arrondissement, classés respectivement 13ème et 39ème position dans la liste hiérarchisée qui recense tous les sites wallons exposés aux bruits routier et autoroutier.

La liste compte, à ce jour, 346 sites. En 2005, j'espère pouvoir protéger une vingtaine de sites concernant plusieurs milliers de familles.

Si vous le souhaitez, je peux vous donner la hiérarchie pour Verviers, j'ai 38 sites tels que nous les avons classés, mais cela ne veut pas dire qu'ils vont être tous protégés. Vous vous imaginez bien que, ce n'est pas parce qu'on les étudie à la demande des riverains, qu'on sait tous les protéger. Il y a la hiérarchisation évidemment.

Ainsi, par exemple, si nous prenons Lambermont dont je viens de vous parler, il est à 90,2 dans l'indice. Si nous prenons le 38ème à Herve, il est à 62,5. Vous comprendrez que, dans ma réponse, je vous parlerai plutôt du Lambermont. Ensival, le deuxième que je vous ai cité, il est à 87,8. Je vais, en toute logique, m'intéresser à ceux-là.

D'ailleurs, nous essayons, dans tous les domaines, d'objectiver au mieux, sans pour autant dire que c'est l'ordinateur qui décide. Nous essayons d'objectiver au mieux et vous comprendrez que ce sont ces deux sites-là qui sont les plus critiques dans cette sous-région. Il est évident qu'il faut tenir compte aussi des problèmes sous-régionaux. Il n'est pas possible que, dans une direction, sur une année, il n'y ait pas la moindre protection de sites, ni la moindre mesure de sécurisation. C'est pour cela que j'ai introduit évidemment dans ma réflexion cette autre notion.

Monsieur Stoffels, vous êtes l'homme le plus cher de cette Région.

M. le Président. – L'êtes-vous, Monsieur Stoffels ?

La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Je pense avoir cette réputation, notamment dans votre Cabinet où on me dit que…

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Moins on le voit, mieux on se porte.

M. Stoffels (PS). – On dit toujours que la région de Verviers, est une zone à haut risque pour un Ministre du Budget.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Cela ne change rien à l'amitié.

M. Stoffels (PS). – Sérieusement, je me réjouis de la réponse que vous venez de donner, de l'investissement dans la mesure antibruit auquel s'ajouteront les merlons, ainsi que du montant de cinq millions pour le revêtement acoustique silencieux. Ce sont deux mesures tout à fait pertinentes.

En ce qui concerne les priorités telles que définies pour l'arrondissement de Verviers, nul doute que les sites de Lambermont et d'Ensival sont prioritaires par rapport aux autres, vu le niveau de nuisance sonore, vu aussi la densité d'habitats. Je ne le conteste pas.

Vous me dites que, pour l'année 2005, vous tenterez de protéger contre les nuisances sonores à peu près une vingtaine de sites que vous avez répertoriés pour l'ensemble de la Wallonie.

Vu le travail qui nous attend alors au-delà de l'année 2005, je souhaite que vous restiez encore longtemps Ministre des Travaux publics pour pouvoir réaliser l'ensemble des projets dont certains – je l'admets – seront probablement étudiés, mais dont la réalisation concrète ne doit pas avoir lieu.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Oui, d'autant que la liste évolue tout le temps, forcément.

M. Stoffels (PS). – Ce qui fonde, en quelque sorte, la crainte que j'exprimais initialement dans ma question, la liste évoluant tout le temps.

La densité de l'habitat joue dans les critères puisque c'est un critère majeur. Or, dans les régions rurales, la densité de l'habitat est forcément moins importante que dans les villes ou dans les zones très urbanisées. Il va y avoir un désavantage à ce niveau-là.

Par ailleurs, je pense que la réponse que vous venez de me donner par rapport à Walhorn est également tout à fait satisfaisante dans la mesure où le revêtement va déjà contribuer dans une large mesure à diminuer, au moins une partie du bruit, c'est-à-dire celui généré par les pneus.

Il me reste, en fin de compte, si vous l'acceptez, à vous inviter dans la région de Verviers pour vous permettre de vous rendre compte sur les sites mêmes des problèmes qui existent et, éventuellement, pour rejoindre d'autres propos qui ont fait l'objet de questions avant celle-ci, pour vous rendre compte également de l'ensemble des sites qui peuvent être classés comme dangereux sur le plan de la sécurité routière. Je sais que vous n'allez pas me refuser cette demande.

M. le Président. – L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE Mme CORBISIER-HAGON À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LES CONDUCTEURS FANTÔMES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Corbisier-Hagon à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les conducteurs fantômes».

La parole est à Mme Corbisier-Hagon pour poser sa question.

Mme Corbisier-Hagon (cdH). – Monsieur le Président, je souhaite évoquer un problème de sécurité routière, non pas dans une sous-région puisque ma question porte sur toute la Wallonie.

Régulièrement, la chronique est défrayée par les conducteurs fantômes avec malheureusement parfois des victimes, mais la problématique perturbe bien des conducteurs même lorsqu'il n'y a pas de victimes et qu'ils reprennent la route par la suite.

C'est vrai qu'il n'appartient pas à la Région wallonne de connaître les raisons de la présence de ces conducteurs fantômes, mais plusieurs causes peuvent être citées. Sans doute la cause à laquelle on pense en premier lieu, est le suicide. C'est aussi le défi lancé par rapport à la mort. Il y a d'autres moyens, mais c'est un des éléments. C'est aussi des conducteurs un peu perdus qui ne se retrouvent pas dans les chemins qui se trouvent devant eux. Ce sont aussi des distractions. Je pourrais, comme cela, expliquer pendant longtemps les causes de cette montée, à l'envers, sur l'autoroute.

C'est vrai que, depuis quelque temps, ce phénomène se multiplie même. Manifestement, la lecture des journaux montre que les cas se multiplient.

Quand je regarde les pays avoisinants, certains ont trouvé ou essayent de trouver des solutions. Il y a des barrières qui descendent dès qu'un conducteur s'engage sur une bretelle à sens inverse, le système des potelets qui sortent du sol quand on prend la bretelle à contresens… Il y a plusieurs essais ou des ébauches de solution qui sont prises dans les pays qui nous entourent.

Monsieur le Ministre, ce que je voudrais aujourd'hui savoir, c'est si des études avaient été réalisées chez nous, si on était en voie de trouver des solutions et des ébauches de solutions et si, éventuellement, des expériences allaient être tentées.

Une dernière chose – excusez-moi si je n'ai pas tout à fait posé ma question, mais je parle sans support écrit.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En fait, je m'inscris tout à fait dans les éléments de motivation développés, les causes sont multiples. Je pense que nous sommes tout à fait d'accord à cet égard.

Je vous dirai que c'est la raison pour laquelle d'ores et déjà, les sorties d'autoroute ou les carrefours sont balisés par un panneau sens interdit placé à droite et rappelé à gauche de la chaussée.

Malgré tout cela, il faut aller au-delà parce que cela est réalisé et existe déjà en tenant compte – cela, je crois que chacun le comprendra – que nous avons 250 échangeurs, ce qui implique qu'il faille équiper plus ou moins 500 sorties d'autoroute. C'est le problème qui se pose auquel s'ajoutent des problèmes sur les aires autoroutières pourvues d'accès. Le problème est peut-être moins aigu, mais nous avons encore des problèmes se posent à ce niveau-là.

Les dispositifs dynamiques associant généralement un système électronique de détection de passage à contresens à un panneau lumineux ou à un système de balises mobiles font preuve d'une certaine efficacité, mais sont relativement coûteux.

L'analyse montre que chaque système avoisine 20.000 euros. Dès lors, pour la Région, cela s'élèverait à 10 millions d'euros. Dix millions d'euros avec – à mon avis – une certaine efficacité, avec, toutefois, une limite pour les gens sous influence et surtout pour les suicidaires. Je pense que là, l'efficacité est moins grande.

Il y a un dispositif statique, moins coûteux, mais – à notre avis – moins interpellant vis-à-vis des conducteurs.

On procède à une analyse statistique des échangeurs. Il y en aurait 67 en Région wallonne, sensibles au phénomène de contresens.

On y a placé des panneaux pourvus d'une main «stop» sur fond jaune fluo aux différents échangeurs des Provinces de Namur, de Luxembourg, de Brabant wallon ainsi que de l'Est de la Province du Hainaut. La Province de Liège et l'Ouest de la province du Hainaut seront étudiés dans les prochains mois.

Le dispositif de herse n'a pas été retenu dans en premier temps en tout cas, car si la herse bloque celui qui monte à contresens, il bloque aussi, avec risque d'accident, celui qui roule assez vite et normalement. C'est la raison pour laquelle le système n'a pas été retenu.

Voilà l'état de l'étude de ce phénomène qui, indiscutablement, est un problème qu'il faut essayer de traiter et d'améliorer. Nous sommes évidemment d'accord sur le fond. Maintenant, quelle technique utiliser ? Voilà un premier élément de réponse. Croyez bien que nous en sommes conscients. Soixante-sept échangeurs ont été identifiés, la mise en place de panneaux au-delà de la signalisation actuelle a été réalisée et réflexion est toujours en cours, car – croyez bien que – là, comme ailleurs, l'objectif est de réduire le nombre d'accidents et de décès.

M. le Président. – La parole est à Mme Corbisier-Hagon.

Mme Corbisier-Hagon (cdH). – J'entends bien que le Ministre réfléchit toujours, mais vous prenez l'exemple de la herse qui existe dans d'autres pays. Donc, c'est que, manifestement, il fonctionne.

Ces pays ont trouvé une solution. C'est vrai qu'à première vue, je me suis interrogé quant à savoir comment la herse pouvait fonctionner puisqu'il y en a toujours des conducteurs qui viennent dans

l'autre sens et que, ceux-là, ils peuvent se cracher sur la herse qui vient de se lever, mais le système marche dans d'autres pays. Ils ont donc sans doute pu trouver des aménagements.

Je pense que l'essentiel est de trouver des aménagements, parce qu'il s'agit non pas d'un problème de sous-région, il s'agit d'un problème général et qui concerne tout citoyen qui prend l'autoroute. On perçoit très bien que de simples signalisations, même si la main fluo apparaît, ne s'avèrent pas suffisantes. De plus, la main fluo, en présence, d'une entrée et une sortie d'autoroute, elle se met juste au milieu et on ne sait pas sur quoi elle porte.

Je reviendrai sur la question et j'espère que, d'ici-là, votre réflexion aura évolué.

M. le Président. – Ceci clôture les interpellations et les questions orales inscrites à l'ordre du jour.

– *La séance est levée à 19 heures 08 minutes*.

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

ADESA	Action et défense de l'environnement de la vallée de la Senne et de ses affluents
ARSO	Association des riverains sinistrés de l'Ourthe IDEA : Intercommunale de développement économique et de l'aménagement de la région de Mons-Borinage-Centre
CRAT	Commission régionale d'aménagement du territoire
CWATUP	Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
CWEDD	Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable
DGA	Direction générale de l'agriculture
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine
DNF	Division nature et forêts
FEB	Fédération des entreprises de Belgique
IBW	Association intercommunale pour l'aménagement et l'expansion économique du Brabant wallon
MET	Ministère wallon de l'Équipement et du Transport
PASH	Plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique
PCGE	Plan communal général d'égouttage
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
RESI	Réseau interurbain
RGG	Réseau à grand gabarit
RNOB	Réserve naturelle et ornithologique de Belgique
Sofico	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SORASI	Société de rénovation et d'assainissement des sites industriels
SPAQUE	Société publique d'aide à la qualité de l'environnement
UCE	Unité comparative d'exposition
UNESCO	Organisation des Nations-Unies pour l'éducation, la science et la culture
ZHIB	Zone humide d'intérêt biologique