N° 22

PARLEMENT WALLON

SESSION 2004-2005

COMPTE RENDU
INTÉGRAL

Voir CRAC N° 39 (2004-2005)

Séance publique de Commission *

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

Jeudi 19 mai 2005

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

SOMMAIRE

Ouverture de la séance 3

Organisation des travaux

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels 3

Interpellation 3

Interpellation de M. Wesphael à M. Van Cauwenberghe, Ministre-Président du Gouvernement wallon, et à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'avenir du projet EuroCap-Rail»

Orateurs : M. le Président, M. Wesphael, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 3

Questions orales 15

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le blocage des permis de lotir»

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 15

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la remise en service de la ligne Dinant-Givet»

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 23

Question orale de Mme Defalque à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la création de crèches dans les zonings»

Orateurs : M. le Président, Mme Defalque, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, M. Wesphael 25

Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'utilisation future des lignes 45 et 48 reliant Trois-Ponts à Losheimergraben»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, Mme Defalque 28

Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le transport ferroviaire combiné de marchandises»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 31

Organisation des travaux 34

Liste des abréviations courantes 35

Présidence de M. Borsus, Président.

La séance est ouverte à 14 heures 10 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Je vous signale qu'en accord avec M. le Ministre Daerden, ma question orale portant sur «la réalisation du Ravel dans la Molignée (ligne 151 et 136)» est transformée en question écrite.

M. Stoffels (PS). – Pour ma part, j'ai demandé que ma question portant sur «la mise en œuvre de la zone industrielle d'Eupen-Baelen-Lontzen-Welkenraedt» soit retirée. En effet, des informations complémentaires me sont parvenues ce matin que je souhaite intégrer dans mon raisonnement.

INTERPELLATION

INTERPELLATION DE M. WESPHAEL À M. VAN CAUWENBERGHE, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT WALLON, ET À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'AVENIR DU PROJET EUROCAP-RAIL»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Wesphael à M. Van Cauwenberghe, Ministre-Président du Gouvernement wallon et à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'avenir du projet EuroCap-Rail».

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

M. Wesphael (Écolo). – Je commencerai par quelques rétroactes d'un dossier extrêmement important pour la Wallonie, non seulement sur le plan des transports, mais aussi sur le plan économique.

Le 23 juillet 1996, le Parlement européen et le Conseil des ministres de l'Union européenne ont adopté une décision importante sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

En octobre 2002, la Commission a présenté une proposition de modification de cette décision. Cette présentation a déclenché un long processus de négociations au cours duquel le Gouvernement wallon a proposé l'inscription d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Bruxelles, Strasbourg,

via Namur, et Luxembourg. C'était une initiative tout à fait remarquable qui était d'ailleurs défendue par le Ministre José Daras en charge des transports.

Afin de sortir de l'impasse dans laquelle les négociations sur la modification de la décision de 1996 s'étaient fourvoyées à l'automne 2002, la Commission européenne a confié l'examen de l'ensemble de la question à un groupe d'experts de haut niveau présidé par Karel Van Miert.

Ce groupe a rendu son rapport en juin 2003, sans retenir EuroCap-Rail. Ce projet n'a été inscrit dans la décision du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant une autre décision sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, qu'à la suite – faut-il le rappeler – d'un lobbying intense du Gouvernement wallon de l'époque, relayé par les autorités fédérales. Manifestement, la combativité était au rendez-vous.

Le 9 décembre 2004, le Gouvernement wallon a marqué son accord sur la réalisation des travaux de maintien et d'extension de capacité pour la ligne Bruxelles-Luxembourg pour un montant de 336 millions. Le communiqué de presse gouvernemental précisait que la réalisation de ces travaux devait permettre de gagner douze minutes sur le temps de parcours actuel et constituait la première phase du projet EuroCap-Rail destiné à relier les trois sièges des institutions européennes. On ne pouvait que s'en féliciter.

Tout va donc apparemment bien à ce moment-là. Aujourd'hui, en renonçant à la construction d'une nouvelle ligne rapide entre Ciney et Libramont, la SNCB aurait, semble-t-il, *de facto* enterré le projet EuroCap-Rail, car la réalisation de ce nouveau tronçon serait la condition indispensable à l'obtention des aides européennes. En outre, il se répète, de manière insistante, depuis quelques jours dans les milieux européens et fédéraux belges notamment, généralement bien informés, qu'EuroCap-Rail ne verra effectivement jamais le jour pour deux raisons : les cofinancements nationaux nécessaires ne sont pas disponibles ; la liaison ferroviaire entre Bruxelles et Strasbourg serait plus rentable que celle, via par Namur et Luxembourg.

Je m'étonne évidemment de ce changement dont la responsabilité de cap n'incombe pas spécialement au Gouvernement wallon, dès l'instant où les écologistes qui se sont battus pour le refinancement de la SNCB avec des montants considérables.

Dès 2003, le Ministre Vande Lanotte diminuait pour l'année 2004 la dotation de 147 millions d'euros et pour 2005, l'estimation conduit à une réduction de 58 millions d'euros. Donc, ce qui avait été financé à l'époque a été très vite détricoté par la suite.

M. Arens, que vous connaissez bien, Monsieur le Ministre, a exposé récemment lors d'une interpellation à M. Vande Lanotte sa crainte que le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse, Bruxelles-Strasbourg soit progressivement abandonné dès lors que la SNCB n'a pas repris la première phase du projet EuroCap-Rail dans son plan d'investissement et a confiné le financement (336 millions d'euros) à un partenariat public-privé.

Le Ministre Vande Lanotte a d'ailleurs répondu que ces 336 millions d'euros représentent un montant bien plus élevé que ceux de beaucoup d'autres projets qui sont parfois annoncés comme grandioses. Le Ministre a relevé que l'enveloppe de 1,5 milliard d'euros (plus ou moins le montant total du projet EuroCap-Rail) estimé à 1.794.000.000 d'euros signifierait un abandon des investissements pendant des années et a expliqué que la rentabilité du TGV Bruxelles-Paris-Strasbourg est supérieure à celle d'EuroCap-Rail. Il poursuit : une discussion difficile avec les régions s'annonce. Il s'agira de renoncer à certains projets. Rien de moins.

Je ne vais pas ici reprendre l'ensemble de l'interpellation de M. Arens qui était assez offensive et les réponses inquiétantes du Ministre Vande Lanotte, mais cela dit, en dépit de son coût sur lequel le Ministre Vande Lanotte insiste lourdement, EuroCap-Rail n'est pas seulement un projet international reliant la capitale wallonne aux trois villes, sièges des institutions européennes, c'est d'abord et avant

tout un projet qui a une dimension structurante à l'échelle régionale. Il constitue une formidable occasion de rapprocher toute la moitié luxembourgeoise du territoire wallon de l'axe mosan-sambrien et du moteur économique que constitue aujourd'hui le Brabant wallon.

Et tout le monde sait que le Ministre luxembourgeois – en tout cas, le Gouvernement luxembourgeois – était prêt et est toujours prêt à prendre sa quote-part dans ce financement.

Monsieur le Ministre, je souhaiterais savoir quels sont les contacts que vous avez eus avec le Gouvernement luxembourgeois à cet égard ?

En clair, le montant de 336 millions n'est, en dernière analyse, qu'un arriéré par défaut de travaux d'entretien durant deux décennies ; ce qui est assez étonnant.

Le comble, c'est qu'en dernière minute, la SNCB retire ce montant du plan d'investissement pour s'en remettre à un partenariat public-privé.

Ce partenariat public-privé n'est d'ailleurs pas prévu dans la loi de financement, telle que nous l'avions défendue au Gouvernement fédéral.

Le pire, c'est que le Gouvernement wallon en accepte le principe. Il en coûtera à Infrabel plus de 900 millions sur 30 ans, imputés sur la clé de répartition 60/40.

La capacité wallonne à investir dans le rail en sera d'autant obérée, a financé de la sorte des travaux d'entretien ou de remise à niveau. Est-ce sérieux, Monsieur le Ministre ? Ce principe relève-t-il de la saine gestion et d'une vision stratégique ?

En clair, la Wallonie paie doublement. D'abord, son réseau ferré a été sous-entretenu durant des décennies et elle a donc payé une première fois en perte de temps accumulée pour le transport des voyageurs, comme pour le transport des marchandises.

La Wallonie a donc perdu en termes d'attractivité économique. Aujourd'hui, elle va financer les économies réalisées au niveau fédéral en acceptant de payer pour la réalisation des travaux que la SNCB aurait dû mettre en œuvre, année après année, depuis deux décennies.

C'est ce qu'avoue à demi-mot, M. le Ministre Antoine, lorsqu'il concède que la situation actuelle est assez difficile. En effet, une diminution de 13 % du poste infrastructure est constatée dans le budget actuel. Néanmoins, il a été possible de ramener cette diminution à 5 %, dit-il, grâce au partenariat public-privé.

En d'autres termes, le Gouvernement wallon accepte de prendre à sa charge une partie des économies budgétaires réalisées par l'État fédéral.

Il y a des moments où on se demande, Monsieur le Ministre, si les Wallons ne sont finalement pas davantage les victimes de leurs propres errements que d'une stratégie orchestrée par M. Vande Lanotte, Van Miert et Consorts.

C'est d'ailleurs ce que laisse entendre le premier cité quand il réplique à Josy Arens qu'il se désole de l'abandon du projet EuroCap-Rail.

EuroCap-Rail, c'est évidemment bien autre chose qu'une remise à niveau. La récupération d'un dû ou l'embellissement des gares ou de leur environnement immédiat dans les villes bénéficiaires, c'est une vision globale de la mobilité et du développement territorial en Région wallonne. C'est notamment la possibilité pour les Luxembourgeois de gagner 40 minutes entre Arlon et Bruxelles. C'est mettre Namur à une heure de train d'Arlon.

EuroCap-Rail est aussi l'occasion de rapprocher la Gaume et le Sud Luxembourg du Brabant wallon et du reste, de la Wallonie, grâce à la dorsale wallonne.

C'est donc promouvoir un type de mobilité rapide, confortable et écologiquement supportable, en même temps qu'un développement territorial intégré.

On peut d'autant plus poser légitimement ces questions qu'aujourd'hui, on apprend, Monsieur le Ministre, que lors du Comité de concertation du 9 décembre 2004, vous n'avez manifestement pas mis cette problématique à l'ordre du jour, vous avez accepté un partenariat public-privé pour l'entretien du réseau. Pourquoi pas ? Mais selon mes informations – démentez-moi si c'est le cas – vous n'avez pas estimé qu'il fallait remettre de l'ordre par rapport à ce projet qui avait été soutenu par la majorité précédente et mettre l'État fédéral devant ses responsabilités.

Et tout cas, ça n'apparaît pas dans le communiqué du Gouvernement. Or, un projet comme celui-là, c'est quand même la moindre des choses qu'il fasse l'objet d'une communication importante.

Il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui au niveau de la Commission et du Parlement européen, ce projet est jugé caduque d'une part, parce que la Région n'a pas pris ses responsabilités en forçant le pas et d'autre part, parce que la part de financement de l'État fédéral dans le cadre du réseau européen n'est pas engagée, ou en tout cas, pas respectée.

Voilà un problème majeur parce que d'une part, on va se retrouver dans une logique où manifestement l'Europe va nous mettre dans une difficulté que l'on connaît déjà en ce qui concerne les fonds structurels européens – en tout cas potentiellement – mais en plus, cette liaison essentielle risque de ne pas voir le jour.

Je termine – parce que je possède évidemment d'autres éléments avec lesquels je pourrais compléter mon interpellation –, en vous demandant, Monsieur le Ministre, de faire l'état de la question. Compte tenu des informations que je vous donne, des informations qui viennent de la Commission, des négociations qui ont eu lieu et du Comité de concertation Région-État fédéral, ma conviction aujourd'hui, c'est que ce projet ne verra pas le jour.

Et ma deuxième conviction, c'est que vous en portez une responsabilité pleine et entière.

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, chers Collègues, je dois évidemment à une si convaincante interpellation – en tout cas dans le ton de son interpellateur – vous apporter la vérité de ce qui s'est fait et des éléments qui se trouvent aujourd'hui sur la table. Pour savoir ce qui se passera, je vous laisse, Monsieur Wesphael, les capacités de devin qui sont les vôtres. Moi, je me contente de gérer le présent pour préparer l'avenir.

Premier élément. Puis-je quand même rappeler une fois de plus que je ne suis pas le Ministre des Transports fédéral, donc je n'ai pas la charge de la SNCB, ce n'est pas moi qui décide des investissements, des retards des trains, de la fermeture des guichets de gares, des rumeurs qui circulent sur l'abandon de certaines lignes ou de la nécessité d'en moderniser d'autres. Tout cela est de compétence strictement fédérale et mieux même – vous pouvez me le reprocher –, à titre personnel, mais je pense que l'accord politique le consolide, nous considérons qu'il doit rester de l'ordre du fédéral.

Deuxième élément. La Région wallonne dès lors ne possède que ce que j'appelle un magister d'influence. Et nous relayons pour l'essentiel, avec une vigilance permanente, les préoccupations, les craintes, les suggestions que nous entendons, du côté wallon avec notre administration auprès de l'État fédéral.

Troisième élément : nous sommes aussi bénéficiaires et victimes des décisions prises sous l'ancienne législature. Bien sûr victimes, parce que si nous avions été à la manœuvre, peut-être aurions-nous fait les choses différemment, mais je n'ai pas la présomption de dire que tout aurait été

nettement mieux (c'est un peu facile) et bénéficiaire. Certains éléments existent et nous devons en tirer profit aujourd'hui.

Très clairement, le projet EuroCap-Rail est une priorité ferroviaire du Gouvernement wallon. Cette option a d'ailleurs été concrétisée par une décision du 9 décembre 2004, par laquelle il a marqué son accord sur ma proposition – et rassurez-vous, je n'étais ni tiède, ni distrait – sur la conclusion d'un partenariat public-privé pour réaliser, dans un premier temps, la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg pour un montant de 366 millions d'euros.

Quant aux modes de financement alternatifs que vous n'aimez pas et que vous combattez, vous êtes le seul en un temps record à en avoir calculé l'impact pour la Région wallonne, alors que les experts consultés nous ont demandé des délais complémentaires pour l'établir. Mais preuve que vous pouvez agir plus vite que d'autres et nous ne manquerons pas de confronter vos chiffres avec les experts consultés.

Je rappelle dès lors que ces modes de financement alternatif, s'ils sont aujourd'hui envisagés, c'est parce que pour le plan d'investissement 2001-2012, qui était préparé et approuvé par les ministres des transports fédéral et régional de la précédente législature parmi lesquels nous comptions – Mme Durant au fédéral, je crois que vous devez la connaître et M. Daras aujourd'hui parlementaire honoraire, il manquait des sources de financement à hauteur de 2,5 milliards d'euros.

Je veux bien dresser les plus beaux plans d'investissement si vous ne me demandez pas de trouver les moyens financiers pour les réaliser. À la base, les promesses, les projections établies par ces ministres péchaient par un manque évident de crédits.

Sur base de cette absence de financement garanti, deux possibilités nous étaient offertes.

La plus facile consistait à renoncer à tout nouvel investissement significatif en Région wallonne en indiquant qu'il n'y avait pas d'argent pour ce plan, il y a d'ailleurs un retrait des investissements, essayons de nous mobiliser pour la clé de répartition 60/40, mais n'espérons pas plus.

Vous n'auriez pas manqué – et à juste titre – de venir faire le reproche : «*Quel Gouvernement timide qui se laisse mener par le bout du nez ; soyez combatif ; combattez le Gouvernement socialiste libéral du fédéral ; soyez plus actif.*».

Ce n'est pas ça que nous avons fait. Il était nécessaire d'envisager des solutions alternatives pour concrétiser certains projets d'envergure dont celui dont vous parlez qui est évidemment le plus important.

Et, vous l'aurez compris à la lecture de la décision du 9 décembre, c'est évidemment cette option que le Gouvernement wallon et la SNCB ont voulu privilégier.

Je rappelle que l'accord de coopération relatif à la mise en œuvre des investissements ferroviaires a été conclu par Mme Isabelle Durant. C'est à son initiative que la possibilité du préfinancement ou du cofinancement de la Région a été prévue. Si aujourd'hui, vous considérez cela comme insensé, adressez-vous à Mme Durant qui elle-même a initié cet accord de collaboration approuvé par José Daras, franchissant même les limites des compétences régionales pour la SNCB.

En outre, c'est aussi sous la législature régionale précédente que le Gouvernement fédéral a décidé de recourir au partenariat public-privé pour réaliser différents projets.

J'en veux pour preuve qu'aujourd'hui, mon conseiller en matière de transport qui travaillait à l'Administration de la Région wallonne, a été sollicité par le Ministre Daras pour l'accompagner au sommet d'Ostende sur cette question. Il y a là plus que des écrits, il y a encore des mémoires d'hommes, même si l'amnésie aujourd'hui ou la facilité le rejoint.

Ces travaux constituent une première étape. Vous savez, je ne fais que répondre à des insertions passives, gratuites et démagogiques.

Quand je ne serai plus Ministre, je porterai le bien et le mal de ce que j'aurais fait avec le Gouvernement et le Parlement. Mais je ne me permettrai pas de donner des leçons sur certains éléments dont j'ai été responsable.

Ces travaux constituent une première étape en ce qui concerne la modernisation. La polémique a été provoquée par une sortie de presse bien sympathique de deux anciens ministres qui étaient frappés d'amnésie. Et comme humaniste, le cdH vient de fêter son anniversaire, je me devais de venir à leur secours pour cette maladie de l'amnésie qui les frappe.

Mais revenons sérieux. La modernisation de l'axe dont vous parlez est une étape indispensable et totalement compatible avec le projet EuroCap-Rail dans son plein développement.

Il s'agit non pas d'effectuer seulement un entretien comme vous le prétendez, mais également une réelle amélioration du service – allez voir M. Luc Lallemand, allez voir ses services, ils vous le diront – puisque les travaux permettront un gain de temps de l'ordre de 12 minutes. En outre, ils ne sont pas du tout de nature, et pour cause, à compromettre un apport des autorités européennes et/ou luxembourgeoises dans le projet global EuroCap-Rail.

Des contacts réguliers existent d'ailleurs entre mes collaborateurs et les partenaires luxembourgeois. Demain et samedi, Monsieur Wesphael, nous serons à Luxembourg, le Ministre-Président et moi-même. Vous voyez que nous ne pouvons pas mieux vous satisfaire, vous nous interpellez, nous courons à Luxembourg pour bien rappeler les engagements des uns et des autres.

En ce qui concerne le développement territorial, les autorités européennes ont notifié à la Belgique une décision relative à l'octroi, vous le savez, d'un premier financement communautaire à hauteur de 3,5 millions d'euros pour la période 2004-2006 en faveur du projet.

Le projet global EuroCap-Rail prévoit, vous l'avez mentionné, la réalisation d'un tronçon de ligne nouvelle à grande vitesse entre Ciney et Libramont. Le coût supplémentaire pour ce nouveau tronçon est évalué au minimum à 665 millions. Mais objectivement, les spécialistes sont déjà en train de réévaluer ces montants.

Nous y sommes tous favorables. Je dis «nous»: tout le Parlement, puisqu'à vrai dire, c'était une décision de l'ancien Gouvernement et de l'actuel. Ça fait beaucoup de monde excepté les élus du front national qui ne se sont jamais prononcés sur le sujet.

Mais c'est une décision qui implique, vous l'admettrez avec moi, un budget complémentaire extrêmement important qui ne pourra être pris en compte qu'en fonction des résultats de l'analyse de la viabilité financière en cours du projet.

Cette étude qui aurait dû se terminer pour la fin du mois d'avril 2005 ne sera pas clôturée avant l'été essentiellement au vu des difficultés rencontrées pour obtenir toutes les informations statistiques nécessaires.

Du reste, ce n'est pas le seul dossier de financement public-privé qui connaît des difficultés de calendrier parce que nous venons de parler des dossiers wallons (il y en a trois: Gosselies, le *Park & Ride* de Louvain-la-Neuve et l'EuroCap-Rail avec sa première étape de la modernisation). Gosselies et la première étape d'EuroCap-Rail se trouvaient déjà parmi les projets du Gouvernement précédent. J'ai repris point par point les documents de M. Daras. J'ai juste substitué sa signature à la mienne. Rien d'autre.

Le seul élément nouveau que nous avons fait remonter du programme de réserve dans les priorités est le *Park & Ride* de Louvain-la-Neuve parce qu'aujourd'hui, le permis RER a été délivré dans un temps record et donc nous avons besoin aussi de parkings qui permettent une modalité plus intelligente entre la voiture, le train dans sa version RER. Très prochainement, je vais inaugurer une nouvelle gare d'autobus à Louvain-la-Neuve.

C'est la preuve de la volonté du Gouvernement de créer à Louvain-la-Neuve un grand centre multimodal par rapport aux jonctions vers Bruxelles. Le *Park & Ride* de Louvain-la-Neuve est le seul élément différent. Si vous êtes contre, je l'enregistrerais ; c'est important pour le dossier.

Pour le reste, nos amis du Nord du pays dont M. Vande Lanotte, dont vous citez les réponses et que je rencontrerai encore demain, puisqu'avant d'aller à Luxembourg, il y a comité de concertation, a les mêmes difficultés que nous. Il avait trois projets : Anvers et son tunnel ; Zeebrugge et le Diabolo.

Qu'est-ce qu'un partenariat public-privé ? À vrai dire, tout le monde en connaît les contours mais pas réellement les modalités techniques. Il faut du reste faire appel à des organismes financiers bancaires étrangers pour organiser un montage extrêmement sophistiqué.

Que vous le vouliez ou non, il faut bien sûr assurer la rentabilité d'un investissement privé. Il faut dès lors que le projet en lui-même dégage un certain nombre de recettes ou de plus-values tarifaires.

Le dossier le plus élaboré qui est généralement considéré un peu comme l'enfant de M. Vande Lanotte : c'est le Diabolo. Eu égard aux montants qui avaient été avancés et qui sont alors largement réévalués aujourd'hui, M. Vande Lanotte propose deux éléments pour le Diabolo. Une surcharge tarifaire pour celles et ceux qui pénétreront sur le site de Zaventem. Et tenez-vous bien, une surcharge tarifaire sur l'ensemble du réseau belge pour financer le Diabolo !

Donc quand vous faites croire – mais c'est votre rôle, j'ai essayé par le passé de faire comme vous, ce n'est pas toujours simple – de dire que le Gouvernement ne fait rien et est trop timide, que les Flamands sont meilleurs. Ce n'est pas vrai. Aujourd'hui, la Flandre est concernée avec les mêmes problèmes que nous et l'État fédéral, de surcroît afin d'assurer cette forme de rentabilité. Même pour le Diabolo, avec pourtant la zone d'attractivité qui est celle de Zaventem et un trajet largement inférieur – vous en conviendrez avec moi – que celui dont on discute ici, le seul modèle de financement que la banque anglaise a déterminé, c'est une surcharge tarifaire sur l'ensemble du réseau de la SNCB. Ce qui veut donc dire que – ça, je peux vous rejoindre – le partenariat public-privé n'est pas la dernière des merveilles. Et je me suis exprimé publiquement sur ce point.

Les partenariats publics-privés proviennent – et vous le savez comme moi – d'une volonté (on peut la comprendre) de l'autorité fédérale de maîtriser son endettement par rapport aux normes européennes.

Dès lors que le Gouvernement fédéral et les entités fédérées, dans le cadre de l'accord de coopération 2006-2011, ne pourront plus faire appel à un emprunt classique, des formules alternatives devront être trouvées.

Et ce que je dis là, c'est exactement le travail du Gouvernement précédent dans lequel vous étiez et je ne le blâme pas, je ne fais que de le commenter. Ce qui fait qu'aujourd'hui, ces partenariats permettent de trouver un certain nombre de banques ou de milieux financiers pour autant que le projet recèle une rentabilité suffisante.

Du côté wallon, vous dites EuroCap-Rail, tout le monde en veut, mais vous avez quand même vu l'importance de l'investissement et nous savons, vous et moi, et d'autres aussi, qu'il est vraiment évalué au plus bas mais qu'il sera supérieur.

L'Europe s'y intéresse, le Grand-Duché de Luxembourg aussi, mais dans des proportions aujourd'hui soit qui ne sont pas définies, soit qui sont très largement inférieures au montant global.

Aujourd'hui, il est vrai que la banque Dexia est intéressée, mais elle est en train d'élaborer tous les scenarii sur le plan financier.

Un certain nombre d'aléas rendent le dossier extrêmement difficile dans sa période d'amortissement, c'est ce qui fait son caractère malaisé.

Vous, vous dites : *«Rideau, il ne se fera jamais. Je retourne chez moi.»*. C'est une attitude. Nous, nous essayons, aujourd'hui, loyalement, sur base des accords victimes/bénéficiaires du précédent Gouvernement, dans lequel je n'étais pas, d'œuvrer au moins pour réussir le projet.

Vous me faites le reproche de faire le choix du bien, c'est-à-dire la modernisation de la ligne, en espérant le mieux demain, c'est-à-dire l'EuroCap-Rail, et l'un n'est pas incompatible avec l'autre.

Voilà, l'état de la question. Je vais franchir un pas supplémentaire. Il y a deux aléas.

D'abord, les autorités luxembourgeoises se prononceront sur base de l'étude définitive du montage financier. Donc, leur accord n'est pas définitif, il est conditionné par l'étude dont je vous ai parlé dont nous aurons les conclusions pour l'été.

Deuxième élément. Vous dire s'il n'y aura pas une rediscussion avec l'État fédéral et la Flandre n'engage que moi et pas le Gouvernement, j'ai tendance à vous donner raison parce que la situation de la SNCB aujourd'hui est telle – voyez les infléchissements au niveau des budgets que nous connaissons – qu'il n'est pas du tout exclu – mais je n'en suis pas responsable – qu'à un moment donné, M. Vande Lanotte revienne autour de la table et que l'on soit amené à rediscuter.

Dernier élément. Je ne vais pas défendre les propos de M. Daras et de Mme Durant qui disent : *«Regardez, on abandonne le projet EuroCap-Rail mais par contre on construit deux gares magnifiques à Mons et à Charleroi.»*.

D'abord, une gare est quand même nécessaire pour qu'un certain nombre de navetteurs puissent utiliser correctement une ligne. Depuis le début de cette législature, pratiquement à chaque séance publique, on me querelle sur la fermeture des guichets, même pas de la gare, des guichets.

L'une n'existe plus et l'autre est en piteux état et donc, un effort évident de modernisation doit être réalisé.

En outre, ce sont des dossiers sur le plan budgétaire, sans commune mesure avec les montants d'EuroCap-Rail, les 665 millions plus ce que ce que l'on a engagé pour la modernisation, vous êtes déjà à pratiquement 1 milliard d'euros. Je vous assure que les gares, à côté de cela, représentent des montants peu importants.

Mais, je peux comprendre, et du reste la CGSP avait établi ses conclusions d'une journée d'étude sur le même thème, en avançant deux gares contre l'EuroCap-Rail. Il n'y a aucune comparaison possible. C'est peut-être intelligent sur le plan de la polémique politique, mais sur le plan financier, c'est totalement récusable.

J'en conclus, Monsieur le Président. Je remercie M. Wesphael ainsi que tous ceux qui ne se sont pas prononcés, mais qui par leur présence manifestent un intérêt à ce dossier capital pour l'avenir du rail en Wallonie et notamment pour ses connexions au niveau européen.

Vous avez raison de dire qu'il existe des alternatives qui pourraient dépasser la Wallonie. C'est exact ! Mais les montants sont d'une telle importance que confrontés aujourd'hui à la réduction budgétaire de l'État fédéral – dont pardonnez-moi, je ne fais pas partie –, nous devons faire preuve d'imagination et de créativité et je n'aurai la réponse sur l'ampleur de ce montant, pour la Région wallonne, qu'à l'été 2005. Mais, bien évidemment, soit à votre initiative, soit spontanément, je viendrai en commission pour vous donner tous les éléments chiffrés.

Mon propos est donc empreint de réalisme et de détermination plutôt que de polémique ou d'un optimisme délirant, voire d'un pessimisme qui n'est pas de mise.

M. le Président. – La parole est à M. Wesphael pour trois minutes de réplique.

M. Wesphael (Écolo). – Je remercie M. le Ministre, même si je ne suis pas objectivement convaincu que vous avez mis l'énergie nécessaire à défendre ce dossier.

Il faut quand même se rappeler l'état dans lequel se trouvait la SNCB en 2000. En 2003, il y a eu une reprise, un financement important jamais atteint jusque-là, une reprise de la dette qui restait en termes de financement, largement insuffisante.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La reprise de la dette, ce n'était pas en 2003, Monsieur Wesphael.

M. Wesphael (Écolo). – C'est en mars 2003.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vous fais confiance comme homme politique, mais sûrement pas comme historien.

M. Wesphael (Écolo). – Eh bien, vous devriez lire mon récent livre sur l'Europe alors.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je l'ai envoyé à Mme Voynet qui n'est pas du tout d'accord avec votre thèse.

M. Wesphael (Écolo). – Qui est Mme Voynet ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Une écologiste, mais il est vrai que «écolo» s'écrit au pluriel dorénavant.

M. Wesphael (Écolo). – Oui, comme «cdH».

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Écoutez, vous auriez dû être à la Citadelle de Namur, hier, la fête du cdH était extraordinaire.

M. Wesphael (Écolo). – M. Arens au Sénat était assez proche de ma pensée politique sur ce dossier par rapport à la politique fédérale, je l'admets.

Mais, le partenariat public-privé qui n'est pas inscrit dans la loi de financement, vous l'avez accepté de manière parallèle pour la Flandre et la Wallonie, le 9 décembre. Cela veut dire que ce financement nécessaire à la première étape du tronçon va être aujourd'hui consacré à la fois à l'entretien du réseau et à la modernisation des gares existantes.

Mais, vous n'avez pas mis sur la table – et cela, vous ne pouvez pas me le prouver – l'exigence du respect du financement fédéral par rapport à EuroCap-Rail. La meilleure preuve, c'est que M. le Ministre Vande Lanotte dit lui-même qu'il n'a plus les moyens. Forcément, puisqu'il a raboté en 2004 et 2005 la dotation fédérale accordée par Mme Durant.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur Wesphael, si M. le Président me le permet, qu'auriez-vous fait, vous, à part vous immoler en disant : *«Je m'assieds sur la ligne de chemin de fer et si on ne me donne pas l'argent, que le train me passe dessus.»*. Et encore, je ne suis pas sûr que les écolos n'auraient pas poussé le train.

Mais, qu'auriez-vous fait ?

Je suis sérieux là. Vous connaissez les règles communautaires et les clés de répartition entre la Flandre et la Wallonie. Cela, c'est la réalité due au comité de concertation, tant du côté flamand que du côté wallon.

Nous avons dû opérer des choix. Moi, j'aurais voulu mettre, et au Gouvernement, certains collègues l'auraient souhaité, la dorsale wallonne en plus. Mais où trouver l'argent ?

M. Wesphael (Écolo). – Initialement, cet argent était prévu.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ce n'est pas vrai. Le plan de Mme Durant …

M. Wesphael (Écolo). – Vous avez accepté le partenariat public-privé qui handicape la finalisation de ce projet.

La moindre des choses de la part d'un ministre des Transports eut été de mettre le poing sur la table, tant au Parlement que sur la scène publique.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais le parti Écolo l'avait accepté sans moyens de financement !

M. Wesphael (Écolo). – Notre parti a mis, je ne suis pas en train de refaire l'histoire …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est dommage.

M. Wesphael (Écolo). – Notre parti est à la base de ce projet. Vous l'avez soutenu d'ailleurs.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais sans moyens financiers !

M. Wesphael (Écolo). – Vous l'avez soutenu.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Moi, je veux bien à crédit, Monsieur Wesphael, cela, je veux bien.

M. Wesphael (Écolo). – Le premier tronçon était finançable dans l'enveloppe actuelle. Dites-le franchement, vous devez pouvoir le reconnaître.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais ce n'est pas vrai.

M. Wesphael (Écolo). – Vous avez accepté que cet argent nécessaire à la première partie de ce réseau soit affecté à d'autres partenaires pour l'entretien du réseau et pour la modernisation des gares. Je suis favorable à la modernisation des gares, je suis favorable à la gare TGV, mais il ne faudrait pas à un moment donné que ce soit le hochet qu'on donne à un certain nombre de bourgmestres qui ont envie de voir leur gare modernisée contre l'abandon du projet EuroCap-Rail. Et c'est cela, ma crainte principale dans la négociation que, je crois, vous avez ratée le 9 décembre. D'ailleurs, je n'ai vu

aucun communiqué de satisfaction sur le fait que le Gouvernement wallon avait obtenu des garanties, des apaisements par rapport à l'État fédéral pour le projet EuroCap-Rail.

Vous me dites que ce n'est pas fini, qu'il faut attendre l'étude de faisabilité. Moi, je vous dis que, selon les informations – et renseignez-vous, auprès des parlementaires européens de votre parti –, selon l'attitude du fédéral, aujourd'hui – ce qui enlève grosso modo, dans ce cas de figure, votre responsabilité puisqu'on sait ce qu'en pense M. Vande Lanotte – l'Europe ne s'en préoccupe pas. Il n'y a pas de volonté dans ce pays de faire aboutir ce projet. Ma crainte, aujourd'hui, est qu'on n'attende même pas les conclusions de l'étude de faisabilité pour enterrer ce projet.

Je vous demande – et j'en termine – quel est votre calendrier. Pourquoi avez-vous attendu demain pour vous rendre au Luxembourg pour ce dossier ?

Pourquoi n'avez-vous pas eu des contacts avec le ministre compétent luxembourgeois beaucoup plus tôt pour effectivement voir quelles sont les garanties du côté luxembourgeois concernant le financement de cette ligne ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais, nous en avons eu, Monsieur Wesphael.

Monsieur le Président, je vous ai promis, sinon à vous, c'est à mon épouse, de ne pas m'énerver aujourd'hui. J'essaie donc de rester calme.

M. le Président. – Ce doit être à votre épouse.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais, veut-on parler en termes de responsabilité des projets qui sont colossaux sur le plan budgétaire ? M. Wesphael ne soupçonne pas la difficulté, y compris sur le plan administratif et sur le plan des permis.

Lui, il vient avec un propos que je comprends parfaitement : *«Il faut le faire, c'est notre projet. Nous l'avions décidé !»*. C'est vrai.

M. Wesphael (Écolo). – Le poing sur la table.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais le poing sur la table quand on a le portefeuille vide, cela n'a aucun intérêt. Cela, c'est ce que Mme Durant a fait. Le poing sur la table et finalement, il n'y a plus eu de table pour elle, et le portefeuille était vide.

M. Wesphael (Écolo). – Le financement de la SNCB, ce n'est pas rien.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous prenez un discours incantatoire : *«Il n'y a qu'à, il n'y a qu'à, il n'y a qu'à…»*. Quand je suis arrivé, moi, je puis vous dire : *«Il n'y avait pas !»*.

M. Daras n'avait pas fait d'étude, il avait simplement fait un communiqué en disant : *«Nous, les écolos, nous sommes pour.»*.

Mais avec cela, vous n'avez pas avancé. Êtes-vous naïf au point de croire, qu'au niveau fédéral, avec des majorités asymétriques, avec le climat communautaire actuel, les Flamands vont dire : *«Ah, mais Bernard Wesphael a demandé. Attendez, où dois-je signer le chèque, je vous le donne de suite.»* ?

Croyez-vous cela ? Croyez-vous que M. Van Cauwenberghe et moi, sommes allés au comité de concertation avec un sparadrap sur la bouche, en faisant comme les petits singes : oui ou non ? Les

réunions ont duré des semaines. Croyez-vous que nous sommes sortis de là sans frustration ? Bien sûr, nous étions frustrés ! On avait d'autres dossiers que l'on n'a pas pu pousser.

Pourquoi ?

Parce que dans les règles de partage que vous connaissez, – je m'excuse de parler platement –, entre la Flandre et la Wallonie dans lequel nous perdons toujours parce qu'un kilomètre de chemin de fer coûte plus cher en Wallonie qu'en Flandre – vous pouvez demander cela à n'importe qui – et que de surcroît il y a une grande concentration en Flandre, y compris sur le plan économique, qui permet de mieux rentabiliser les projets.

Nous ne sommes pas au port d'Anvers, c'est cela, que je veux vous faire mesurer.

Je vous réponds calmement. Tout à l'heure, je ne voulais pas m'énerver, mais n'a-t-on pas fait preuve d'enthousiasme ? N'y a-t-il pas eu de multiples réunions ? J'ai même utilisé la presse, le moment venu – dans une gare à Namur, pour dire que nous n'étions pas satisfaits ! Nous l'avons dit et proclamé ! Des réunions intercabinets ont eu lieu en présence du ministre-président et de moi-même. Mais, à un moment donné, il y a aussi des choix à opérer. Eu égard aux montants disponibles, nous avons fait la politique du bien en sachant que c'était financièrement possible.

Je reconnais que les écolos ont fait mieux, mais sans aucune réponse financière.

Je laisse mes collègues faire leur choix. Vaut-il mieux un projet qui ne sera pas facile à financer eu égard à la réalité ? Et reconnaissez que j'ai été d'une honnêteté totale dans ma réponse par rapport à ce qui nous attend. Et vous pourrez me dire par après que j'aurais été trop timide. Ce dossier est suivi au jour le jour.

Et en ce qui concerne les autorités luxembourgeoises, rassurez-vous, nous avons des contacts. Je vous ai indiqué qu'elles attendaient l'étude financière.

Je ne vous donnerai pas, entre nous soit dit, le coût de ces études financières. Ne croyez pas que c'est un expert du coin de la rue ou d'une banque ordinaire qui établit le calcul. Ce sont des banques extrêmement sophistiquées qui réalisent les montages financiers. Ce n'est pas simple.

La seule solution : ok, on fait un endettement classique, mais alors, tout le problème se reposera sur le partage de la capacité d'emprunt des Régions et du fédéral, et du fédéral vis-à-vis de l'Union européenne.

Je suis prêt à avoir ce discours avec vous. Aujourd'hui, l'Europe – parce que nous sommes contraints à ménager nos 3 % de solde d'emprunt – a recours à d'autres formules qui, il est vrai, coûtent plus chers que les formules d'endettement classiques. Mais le Gouvernement précédent l'avait décidé, et pas celui-ci.

M. le Président. – Monsieur Wesphael souhaite-t-il conclure ?

M. Wesphael (Écolo). – Non.

M. le Président. – Je vous propose de clore, si vous le voulez bien, l'intervention et provisoirement l'examen de ce dossier.

Je vais céder la parole à mon excellent collègue M. Senesael.

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

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE BLOCAGE DES PERMIS DE LOTIR»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le blocage des permis de lotir».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, nous avons été nombreux, mes collègues parlementaires et moi-même, à lire avec attention les articles de presse consacrés, à la suite d'une analyse de *l'Écho,* à un avis du Conseil d'État qui signalerait que l'ensemble du décret Resa serait frappé d'illégalité parce qu'il n'aurait pas respecté un certain nombre de principes essentiels en matière décisionnelle dans notre Assemblée wallonne, c'est-à-dire que concrètement les élus germanophones n'auraient pas pu s'exprimer avec leurs collègues sur un certain nombre de matières, et que, par ailleurs, sur certaines matières transférées de la Communauté française, l'expression décisionnelle ne correspondrait pas – en tout cas, suivant la relation qu'en donne l'article – au prescrit en la matière, de sorte que – concluait l'article – le décret Resa pourrait être frappé d'illégalité.

Vous m'autoriserez ce petit préambule. Allons-nous vivre avec l'inquiétude au moindre recours concernant un permis d'urbanisme, par exemple, d'un avocat qui évoquerait le fait que l'illégalité du Resa qui connaît lui-même un grand nombre de règles et de modifications du CWATUP, lui-même étant frappé d'illégalité, un certain nombre d'actes administratifs le seraient d'emblée …

Un membre. – Cela concerne uniquement les matières transférées, pas les autres.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Quel que soit l'excellent article … *(Rumeurs.)*

M. Borsus (MR). – L'article conclut à l'illégalité de l'ensemble du décret Resa. *(Rumeurs.)*

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La matière du CWATUP, elle, ne connaît pas les difficultés germanophones/francophones. Il n'y a pas de compétence francophone.

Donc, sur le CWATUP, nous pouvons franchement y aller.

M. Borsus (MR). – Et sur le reste ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'aimerais qu'on me fasse la démonstration juridique des recours éventuels susceptibles d'intervenir.

M. Borsus (MR). – C'était le préambule.

Enfin, nous espérons, les uns et les autres, ne pas voir un pan entier du décret Resa, ou même une partie, être anéanti dans six mois ou dans un mois à la faveur d'un éventuel recours administratif.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Aucun recours n'a été soumis au Gouvernement, premier élément.

Ce n'est même pas le Parlementaire de quelques années qui a fréquenté différentes Assemblées qui raisonne, c'est le modeste juriste de village que je suis.

Qu'est-ce que j'ai appris ? Un texte est paru au *Moniteur*. Qui peut l'abroger ? C'est évidemment la Cour d'Arbitrage si elle découvre un certain nombre d'éléments pertinents. Des recours sont-ils introduits à la Cour d'Arbitrage ? À ma connaissance, non. Peut-il y en avoir ? Oui, mais attendons qu'ils se produisent et nous les analyserons.

J'ajouterai, pour la petite histoire, que ce n'est pas la première fois que cela arrive. M. Stoffels peut en témoigner. Il nous est déjà arrivé, pour l'un ou l'autre vote, dans de brillantes majorités, d'avoir commis l'une ou l'autre erreur de distraction.

En tout cas, pour le CWATUP, ce qui est notre passion commune qui est en cause, là, il n'y a pas de difficulté.

M. Borsus (MR). – Dont acte et rendez-vous éventuellement dans quelques mois.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je salue la vigilance des journalistes sur le plan juridique, parce que 75 Parlementaires n'ont rien vu.

M. Borsus (MR). – Il en est de même du Gouvernement wallon.

Ma question, ceci étant un préambule, portait précisément sur cette passion commune et, plus particulièrement, sur la mise en œuvre …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous avez vu la belle réforme des petits permis ?

M. Borsus (MR). – Nous allons y venir.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous êtes content, quand même ? *(Rumeurs.)*

M. Borsus (MR). – Nous allons y venir.

Ma question trouve son origine, Monsieur le Ministre, dans la lecture attentive de mon courrier le 4 ou 5 mai dernier lorsque j'ai reçu une lettre de vous. Je me dis : *«Tiens, notre Ministre m'écrit. Voilà l'heureux homme que suis-je pour commencer ma journée.».*

Votre correspondance portait – vous l'avez certainement en mémoire – sur l'agrément des auteurs de plans de lotissements. Vous énonciez tout un développement quant à l'agrément de ces auteurs de plans de lotissements.

Tout d'abord, pour rappel, de quoi parlons-nous ? Nous parlons de l'autorisation pour le géomètre, l'architecte et un certain nombre de professions de déposer un permis de lotir, le plus souvent auprès de l'autorité communale compétente, en tout cas, en premier examen, pour l'accueillir, voire l'examiner ou le transférer.

Vous éveillez ma curiosité d'autant que votre courrier est un peu étonnant puisque vous regrettez que le Gouvernement précédent n'ait pas pris les dispositions d'entrée en vigueur et d'application et

que, dès lors, à votre corps défendant, vous devez rattraper une situation catastrophique qu'on vous a léguée – c'est moi qui brode, mais enfin.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non, cela, je ne l'ai pas écrit.

M. Borsus (MR). – C'est l'esprit de cette correspondance dont je me suis muni pour pouvoir vous en parler. Souhaitez-vous la relire ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non, gardez-la.

M. Borsus (MR). – Je me suis livré à une petite analyse de la situation.

Tout d'abord, on ne parle pas de rien mais de textes légaux qui ont une certaine importance puisque, petite information collective, on estime qu'il y a *grosso modo* 3.000 permis de lotir par an en Région wallonne qui sont introduits et agrémentés auprès de l'administration. Donc, l'agrément, qu'ont les personnes chargées d'établir ces permis de lotir, est évidemment important puisqu'à défaut d'agrément, il n'y a pas de permis de lotir.

C'est une matière qui est assez amusante puisque cet agrément des permis de lotir était apparu, puis il avait disparu dans la législation. Le Ministre Lebrun avait retiré l'agrément des auteurs de permis de lotir de la législation. Puis, à la faveur d'un décret de 2002 – si je ne m'abuse – …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Du 18 juillet 2002.

M. Borsus (MR). – … le Ministre Foret avait réintroduit la notion d'agrément pour les auteurs de permis de lotir mais, Monsieur le Ministre, cette réintroduction de l'agrément des auteurs de permis de lotir avait été sagement tempérée d'une disposition transitoire qui renvoyait son entrée en vigueur à un arrêté à déterminer par le Gouvernement.

Donc, le texte avait stipulé qu'il faudrait pourvoir à l'agrément. Il y a d'ailleurs un certain nombre de textes, comme cela. Il faudra prévoir telle et telle disposition. Le décret renvoie ultérieurement à la mise en œuvre de cette disposition. Compte tenu d'un certain nombre de tâches, cet agrément n'est pas mené à bien au moment où la majorité régionale change. Le décret Resa – c'est pour cela que je me suis permis le petit préambule, Monsieur le Président, avec votre accord – débattu dans cette enceinte notamment, est entré en vigueur. Ce décret Resa fait entrer en vigueur, sans disposition transitoire, ce fameux article 11 relatif à l'agrément des auteurs de projet, immédiatement, le jour de sa publication. Conséquence, du jour au lendemain, le géomètre, avec son permis de lotir sous le bras qui se préparait à frapper à la porte de la maison communale se voit répondre : *«Vous n'êtes pas agréé, Monsieur.»*, ce qui conduit à un blocage absolu.

La situation résulte uniquement dans le fait que – on peut en débattre juridiquement – le Resa a fait le choix de faire entrer immédiatement en vigueur une disposition, mais forcément sans les arrêtés qui devaient prévoir comment, sous quelles conditions et avec quel diplôme, on allait pouvoir désigner les auteurs des permis de lotir.

Forcément, il y a eu blocage. Si vous faites une simple règle de trois sur base de 3.100 dossiers annuels, Monsieur le Président, il y a 258 dossiers de permis de lotir introduits chaque mois. Donc, en l'espace de deux mois … *(Rumeurs.)*

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur Borsus, vous avez oublié les dossiers de Wavre. Les acteurs locaux se sont rué sur les zones d'aménagement qui viennent de se libérer. C'est un nouveau débat voté mais maintenant, ils l'appliquent immédiatement.

M. Borsus (MR). – C'est un nouveau débat. Il faudrait d'ailleurs que je vous interroge sur les chiffres, Monsieur le Ministre.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cinq cent quarante-cinq logements.

M. Borsus (MR). – J'ai observé que les hectares concernés fondent au fil des déclarations. On parlait de 22.000 hectares.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non.

M. Borsus (MR). – On en reparlera.

M. le Président. – Pouvez-vous revenir à la question du blocage des permis de lotir, Monsieur Borsus ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – M. le Président insiste sur la qualité de nos rapports.

M. Borsus (MR). – Si vous voulez en revenir à ma question …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non, c'est pratiquement 19.000 hectares de zones d'aménagement différé et le solde, ce sont des zones d'aménagement différé industrielles.

M. Borsus (MR). – Bien sûr, parce que votre administration, dans les chiffres qu'elle vous a communiqués – nous partageons la même passion – n'a pas tenu compte de toute une série de zones d'aménagement différé qui avaient déjà été mouvementées. Des zones qui avaient été supprimées, des compensations de plans communaux d'aménagement et des zones déjà mises en œuvre, il y a plusieurs années, n'étaient pas reprises dans vos statistiques.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Soyez modeste.

M. Borsus (MR). – Des 22.000 hectares que vous citiez, n'étaient pas retirées les zones mises en œuvre.

Je veux bien vous donner des exemples. La notification officielle de l'administration me dit qu'il y a 15 hectares à Somme-Leuze. Il n'y a plus un seul hectare parce qu'ils ont été mis en œuvre, il y a plusieurs années, ou utilisés comme compensation des PCA, mais c'était une incise – je ferme la parenthèse.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il y aura une Commission d'enquête parce que cela ne me paraît pas clair.

M. Borsus (MR). – Vous avez d'excellents Collègues qui travaillent de concert, avec lesquels on peut mener à bien cette étude.

Deux mois sans permis de lotir, 500 dossiers bloqués ! Je relis l'introduction du Resa et, par d'imprudence, nonobstant les grandes qualités de votre équipe et de l'administration, je me dis : *«Imprudence. Il suffisait de maintenir la disposition transitoire afin d'éviter à un demi-millier de permis de lotir d'être bloqués pendant deux mois.»*.

Normalement, la situation doit rentrer en ordre, de façon imminente, puisque le 11 mai, le Gouvernement adopte enfin cette disposition. Il n'y a pas la moindre circulaire, à ce stade-ci, qui ait été communiquée aux pouvoirs locaux, les auteurs de projets n'en sont pas informés, l'administration non plus. Donc, les géomètres sont aujourd'hui dans une situation de blocage, Monsieur le Ministre. Un demi-millier de permis de lotir sont aujourd'hui bloqués depuis plus de deux mois par imprudence légistique. Que ceci nous serve collectivement de leçon pour l'avenir.

Monsieur le Ministre, je me permets, dès lors, d'attirer votre attention. Je crois que le débat est fait, mais enfin.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur Borsus, je salue à la fois le sérieux mais aussi l'humour qui accompagne votre question, je trouve cela beaucoup plus agréable que, parfois, la raideur d'un propos velléitaire. Donc, j'apprécie le ton pour l'avoir moi-même utilisé et même parfois abusé – disent les mauvaises langues – sous la précédente législature.

Très clairement, vous n'avez pas tort et nous n'avons pas tort non plus, parce qu'il faut dire la vérité. Effectivement, mon prédécesseur, M. Foret, a bel et bien fait voter un décret le 18 juillet 2002. Ce que je conteste, je l'ai fait à l'époque, je le fais encore aujourd'hui, c'est qu'il y a un certain nombre de dispositions qui étaient contenues dans l'optimalisation du Code qui étaient renvoyées à plus tard. Certaines d'entre elles, du reste, j'ose l'affirmer aujourd'hui, à jamais. En fait, un certain nombre de dispositions avaient été prises pour ne jamais entrer en vigueur, pour plusieurs raisons : pour des raisons de compromis politiques pour une petite partie d'entre elles et pour d'autres parce que la difficulté de leur application était telle qu'on y a renoncé.

Je poursuis l'analyse. Donc, nous avions une situation malheureuse sur le plan juridique puisque nous avions des textes qui existaient en droit wallon, qui n'étaient pas entrés en vigueur, mais qui, pour autant, avaient des effets juridiques.

Alors, vous allez me dire : *«Mais, c'est un peu curieux.»*. Lorsque nous avons voulu simplifier – et je peux vous démontrer ou alors il faut vraiment être un gestionnaire obtus et ce n'est vraiment pas votre cas, qu'il y a, grâce au décret que nous avons voté, des simplifications considérables, le Conseil d'État a émis la remarque suivante : *«Oui, mais abrogeant un texte voté par le Parlement, même s'il n'est pas entré en vigueur, vous touchez au standstill.»*. Et donc, même un texte qui n'est jamais entré en vigueur, le Conseil d'État nous empêche aujourd'hui – passez-moi l'expression – de le revoir, de l'abroger, de le simplifier au nom de la protection de l'environnement qui, selon – me semble-t-il – une jurisprudence abusive du Conseil d'État entraîne le législateur à faire toujours plus en termes de protection, mais à ne jamais pouvoir faire marche arrière.

Les échanges épistolaires ne sont jamais très sympathiques, et malheureusement, on en signe beaucoup trop. Nous ne pouvons pas aujourd'hui aller aussi loin dans la simplification parce que tout ce qu'un Ministre et son Parlement, surtout, votent engage son successeur.

Moi, j'aurais voulu aller beaucoup plus loin dans la réforme, mais j'ai dû tenir compte des choix qu'avaient faits M. Foret et la majorité de l'époque. *(Rumeurs.)*

Attendez, je viens de le dire, les Gouvernements successifs. Je n'ai aucune crainte. Tous les jours, je peste contre les cahiers des charges urbanistiques et environnementales, par rien que moi, allez voir tous les gestionnaires des intercommunales. Je vous assure qu'ils sont coûteux et inutiles, mais ce point a quand même été voté. À telle enseigne qu'aujourd'hui, on doit se justifier quant à leur suppression.

Bref, ne polémiquons pas. Cela, c'est la réalité dans laquelle nous sommes.

Deuxième élément, il est vrai que pour la disposition incriminée ici, M. Foret, bien qu'il s'y fût engagé, n'a jamais pris la disposition. La disposition transitoire était telle – comment vais-je dire – qu'elle n'était pas opérationnelle. Mais le Conseil d'État, lorsque nous l'avons rencontré, nous a dit : *«Dans les mécanismes que vous mettez en œuvre de simplification et de standstill, vous devez faire entrer en vigueur. C'est un élément de protection puisqu'on fait appel à des bureaux agréés pour les lotissements.».* Les lotissements qui sont devenus – vous avez cité des chiffres, je vais les nuancer tout de suite – le principal outil d'urbanisation aujourd'hui. Je ne connais aucun collège échevinal, que ce soit celui de Somme-Leuze, de Wavre, de Lanne ou de communes des cantons germanophones qui ne soit confronté à des difficultés par rapport au lotissement.

Le fait d'avoir un agrément coïncide à une volonté d'une meilleure protection qu'a répercutée le Conseil d'État.

Troisième élément, c'est vrai que nous avons voulu le faire entrer en vigueur tout de suite.

Je rappelle, vérité pour vérité, que personne ne l'a jamais contesté, ni en Commission, ni en Séance publique. Personne ! Le premier Parlementaire qui s'en soucie – pardonnez-moi, mais je dois à la vérité de le dire –, ce n'est pas vous, c'est M. Milcamps qui, en séance publique il y a maintenant plus d'un mois, lors de la parution du Resa, constate l'élément et m'interroge. Je lui ai répondu avec la même franchise : *«Monsieur Milcamps, vous avez raison et nous avons donc l'obligation, rapidement, de prendre l'arrêté concerné.».*

Reconnaissez que c'est ce que nous avons fait. Nous venons de prendre des arrêtés relativement importants, que ce soit pour le traitement du sol, encore au Gouvernement de ce matin, que ce soit pour les auteurs de projets ou encore les petits permis. Je n'ai pas le sentiment que beaucoup s'en plaignent. Je peux vous envoyer le grand nombre de mails envoyés depuis la parution par des citoyens qui exprimaient combien ils saluaient l'initiative.

La moitié des permis wallons, sur 35.000 permis, 17.000 concernent les petits permis, les extensions et les toitures, etc., qui n'iront plus chez le fonctionnaire délégué.

Je me permets de le dire parce que le groupe politique auquel vous appartenez n'a cessé, pendant la discussion sur le CWATUP de me faire le reproche de faire le lit des fonctionnaires délégués.

J'avais répondu : *«Attendez, on aura besoin du fonctionnaire délégué pour des tâches essentielles.».* C'est ce que nous avons prévu. Par contre, pour les extensions, y compris de plus de 30 m^2, nous considérons que lorsqu'il y a un permis principal, le collège est habilité à examiner l'accessoire par rapport au principal.

Si un municipaliste, ici, est opposé, qu'il me le dise, mais je n'ai pas reçu le moindre courrier pour crier *«au feu»*. Pas le moindre !

Donc, nous avançons dans l'application de ce décret et c'est ce qui fait qu'effectivement, en Séance du 12 mai 2005, c'est-à-dire, jour pour jour, deux mois après la parution au *Moniteur*, le 11 mars 2005. Ces deux mois ont été nécessaires parce qu'il y a des consultations obligatoires de la CRAT, c'est un passage obligé, du Conseil d'État, c'est un passage obligé, il y a deux lectures au Gouvernement et des intercabinets. Donc, nous avons agi au plus vite pour que cet arrêté soit pris.

Le plus important maintenant, exceptés les deux mois concernés, c'est que le texte est extrêmement simple en matière d'agrément. Très simple, il prévoit deux types d'agrément : les moins de 2 hectares et les plus de 2 hectares.

Lorsqu'il y a moins de 2 hectares, l'agrément est octroyé par le fonctionnaire délégué sur la base d'un simple diplôme. Je vous les ai cités de mémoire : aménageur du territoire et urbanisme, ingénieurs civils, architectes, ingénieurs industriels ou en construction, licenciés en géométrologie, licenciés en géographie, option géométrie, licenciés en architecture de paysages et géomètres-experts. Donc, j'ai mon diplôme, je l'envoie au fonctionnaire délégué.

Si elle est supérieure à 2 hectares, l'agrément est octroyé par le Ministre sur base des dispositions qui existent aujourd'hui concernant les auteurs de projets pour les plans communaux d'aménagement. Nous avons pris une mesure transitoire, qui consiste à dire que toutes les personnes qui sont déjà agréées pour les PCA, le sont évidemment d'office, elles n'ont même pas de dossier à introduire, pour être connus pour les plus de 2 hectares.

La reconnaissance et l'agrément valent pour quatre ans.

C'est donc un système d'une grande simplicité, je peux vous l'assurer. Parce qu'au-delà des concertations officielles, j'ai rencontré les architectes, les géomètres, les notaires, parce qu'ils sont toujours présents dans ces dossiers-là, je peux vous dire que le système les agrée totalement.

Comme vous, c'est vrai, ils regrettent cette parenthèse. Je veux bien le reconnaître avec vous, mais ils pensent que, pour l'avenir, le système est d'une simplicité évidente et qu'il ne devrait pas porter trop de préjudices puisque les grands permis de lotir qui se préparent, concernant notamment les zones d'aménagement différé. Or, là, vous le savez, il y a d'abord les rapports urbanistiques et environnementaux. Prenons le dossier de Wavre. J'ai toujours dit à la tribune du Parlement que M. Charles Michel était favorable. Il l'avait écrit dans la presse, même si M. Kubla dit le contraire, et il le met en œuvre. J'ai dit 545, c'est 600.

C'est un des gros dossiers de permis de lotir.

Alors, vous dites : *«Il y a X dossiers qui seraient bloqués.»*. C'est là que je veux quand même vous rassurer – si tant est que je puisse le faire. Dans le chiffre brut que vous citez sont repris tous les lotissements qui concernaient deux lots, ce qui représente un nombre considérable de lotissements. Or, rappelez-vous, lors d'une réunion de cette Commission, le Gouvernement avait arrêté un texte et M. Jean-Pierre Dardenne, député de votre groupe, l'avait même amélioré. Nous avons dit : *«Lorsqu'il y a lotissement de deux lots dont un bâti, retour de la division que M. Foret ne voulait plus et qui est d'une simplification.»*. Alors que celui qui veut me dire le contraire lève tout de suite le doigt. Parce que faire un lotissement pour deux lots dont un bâti – pardonnez-moi –, c'était une optimalisation négative.

Si vous retirez tous ces éléments-là, vous êtes loin des chiffres cités et vous constatez – j'en termine, Monsieur le Président – que nous avançons à pas soutenus dans l'exécution du décret Resa puisque le Ministre-Président «fouette ses chevaux» en espérant que, pour le mois de juillet 2005, l'essentiel des arrêtés soient approuvés ou déposés pour ne plus avoir le vide juridique susmentionné.

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

M. Borsus (MR). – Deux, trois petites interventions aussi pour relativiser les propos de M. le Ministre.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous pouvez.

M. Borsus (MR). – J'ai entendu abondamment, en son temps, M. le Ministre Lebrun présenter son œuvre légistique comme une œuvre inédite de simplification. La fortune politique se faisant, le

Ministre Foret en charge du dossier a, lui aussi, simplifié le CWATUP. Je pense qu'il le disait, lui aussi, en toute sincérité.

Avec la même sincérité, Monsieur le Ministre, vous nous indiquez qu'enfin, vous, vous simplifiez. Vous amplifiez l'action simplificatrice de vos prédécesseurs.

Je vous parie que dans quatre ans ou dans cinq ans, si la charge est confiée à d'autres mains …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cela arrivera, rassurez-vous.

M. Borsus (MR). – Je le sais.

Je suis sûr que le futur Ministre se présentera après quelques mois de fonction pour dire : *«J'ai enfin trouvé comment il fallait simplifier. J'ai enfin apporté les accents qu'il fallait.».* Cette matière est complexe. Nul doute que chacun de ces auteurs tentera de la rendre plus lisible, plus compréhensible pour le citoyen.

Donc, mesurons l'étendue de l'effort fait par chacun et, en même temps, si vous le voulez bien, relativisons.

Par rapport aux petits permis que vous avez évoqués depuis hier, mon téléphone sonne.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'était le but.

M. Borsus (MR). – Les citoyens me disent : *«Cela y est. C'est simplifié. Voilà mon plan, je voulais faire cela. Est-ce que maintenant, je peux l'introduire ?».*

Un élément qui est important, est de bien mentionner aux citoyens que c'est la première étape d'élaboration du texte, il doit être encore soumis, notamment au Conseil d'État. Dès lors, l'annonce faite dans la population crée – je vous l'assure – un mouvement. Le citoyen se dit : *«Cela y est, 17.000 permis. Le mien est donc dedans.».* Il faut effectivement, dans le cadre de ce dossier, bien veiller à ce que les gens soient correctement informés.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai dit deux choses.

L'application aura lieu en juillet.

Et j'ai dit à la télévision et dans tous les médias : *«Première chose, allez voir votre commune.».*

M. Borsus (MR). – Troisième élément que je voudrais dire concernant ce dossier.

À l'évidence, vous en avez convenu, vous pouvez maintenir une disposition transitoire, ne fût-ce que quelques mois pour éviter le problème que nous venons de mettre en exergue.

Le dernier élément, afin de clôturer ce dossier, je ne puis que vous inviter à publier le texte. À ma connaissance, il ne l'a pas encore été.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il va l'être.

M. Borsus (MR). – Donc, le texte n'est pas encore publié. Forcément, l'ensemble du secteur, en ce compris l'administration chargée de relayer et de réceptionner les demandes du secteur, n'est pas encore informé.

Donc, je ne puis que vous inviter de manière à clôturer définitivement cette …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – L'entrée en vigueur aura lieu le jour de la publication au *Moniteur*. Il n'y aura pas de délai complémentaire.

M. Borsus (MR). – Cela fait, *grosso modo*, un trimestre de permis de lotir, même si …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Depuis le 11 mars 2005 …

M. Borsus (MR). – Je vous demande de bien vouloir veiller à la publication au *Moniteur* qui est attendue.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est fait.

M. Borsus (MR). – Ainsi qu'aux instructions aux pouvoirs locaux et aux …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il est parti au *Moniteur*. J'attends la parution d'un jour à l'autre. Cela fait deux mois. On a fait au plus vite, sincèrement.

La réforme de M. Foret, quelle qu'en soit l'appréciation que vous en faites, a été votée en 2002. Trois ans après le début de la législature ! Nous sommes, aujourd'hui, huit mois après l'installation du Gouvernement. Voyez le nombre d'arrêtés et de décrets adoptés …

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, si vous avez un jour le temps, je propose que nous allions à la pêche ensemble afin de discuter de la réforme du Ministre Lebrun, de la réforme du Ministre Foret, puis de vos réformes et on pourra très certainement, à l'envi, débattre à l'infini de telle mesure optimale qu'il faudrait améliorer, accélérer, pour lesquelles il fallait ou ne fallait pas les arrêtés d'exécution, en ce compris celles que ce Parlement a approuvées et qui sont entrées en vigueur le 11 mars.

M. le Président. – Je vous remercie, Monsieur Borsus. Je rappelle simplement nonobstant certaines latitudes par rapport au Règlement, que ce n'est pas une interpellation, mais une question orale.

L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA REMISE EN SERVICE DE LA LIGNE DINANT-GIVET»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la remise en service de la ligne Dinant-Givet».

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

M. Borsus (MR). – Vous avez raison, Monsieur le Président, de me rappeler à mon austère devoir. Je vais donc être très bref.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous me faire le point sur la remise en service de la ligne Dinant-Givet ?

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 d'avoir la même rigueur, Monsieur le Président.

L'étude de faisabilité de la réouverture de la ligne ferroviaire frontalière Dinant-Givet, qui a été menée ces deux dernières années, est terminée. Le rapport final devait être à l'ordre du jour du prochain comité d'accompagnement du programme Interreg II, France-Wallonie-Flandre, qui se tiendra à Namur le lundi 23 mai. Vous voyez que votre question est pleinement d'actualité.

Les conclusions techniques de l'étude sont connues. La remise en état de l'infrastructure de la ligne nécessite notamment le renouvellement de la voie principale, de la signalisation et des appareils de voiries. Les passages à niveau devraient être automatisés. Le coût des travaux est estimé à 21 millions d'euros.

La réouverture de la ligne n'implique pas seulement des coûts pour la remise en état de l'infrastructure. Elle nécessiterait aussi l'adaptation du matériel roulant à la signalisation sur les territoires belge et français pour lesquels les normes de sécurité sont différentes.

En tout état de cause, l'utilisation optimale du matériel existant nécessitait une dépense estimée à 1,12 million d'euros. Quant aux coûts d'exploitation, ils sont eux aussi fonction de l'exploitation envisagée, mais il faut savoir que le coût kilométrique moyen de la SNCB sur ce type de desserte est de 10,83 euros le kilomètre, alors que le coût moyen d'un autobus est de 2,7 euros/kilomètre, pour donner la référence de comparaison entre le train et le bus sur ce type de parcours.

Alors, quelles sont les conclusions à tirer de l'étude réalisée ? Elles sont multiples. La réouverture ne pose pas de problèmes techniques majeurs, mais elle nécessite un budget de l'ordre de 20 à 25 millions d'euros qui ne sera pas facile à trouver.

Le potentiel de la ligne, deuxième élément, est limité et la desserte actuelle par autobus donne satisfaction pour un coût – vous l'avez compris – nettement moindre. Elle pourrait, du reste, si nécessaire – et je veux bien m'en ouvrir à notre excellent Collègue, Maurice Bayenet, Président du TEC Namur-Luxembourg – encore s'améliorer.

La réouverture n'est pas programmée par la SNCB et ne figure pas parmi les priorités retenues par le Gouvernement wallon qui considère que, pour la région namuroise, la priorité doit être accordée à l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg, dont nous avons abondamment parlé tout à l'heure, et bien évidemment à la dorsale wallonne Athus-Meuse dans le cadre des crédits classiques d'investissement.

Pour ce qui concerne cet axe, les investissements réalisés depuis 15 ans doivent être valorisés et il ne faudrait pas mettre en place une liaison qui permettrait au trafic marchandises vers Marseille de quitter le territoire wallon, via Givet.

Pour ma part, dans l'état actuel de la réflexion, je suis évidemment – vous l'aurez compris – extrêmement réservé sur une éventuelle réouverture de la ligne, mais bien évidemment j'attendrai sagement la réunion du 23 mai pour les conclusions définitives.

M. le Président. – Merci, Monsieur le Ministre, je vous félicite pour le respect de votre temps de parole. C'est assez rare pour le souligner.

La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

Je pense que ce dossier doit effectivement donner des indications claires aux interlocuteurs français et à l'ensemble de celles et ceux qui œuvrent autour, notamment l'interrégionale syndicale.

Je suis de ceux, effectivement, qui croient que la priorité est effectivement la modernisation de l'axe Nord-Sud, non seulement en termes d'équipements, mais aussi en termes de fréquences de trafic. Il y a encore quelques autres enjeux importants pour la province de Namur.

Je crois que ce dossier, d'une manière ou d'une autre, doit être clos, positivement, négativement. Si on n'utilise pas la ligne …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ce sera le cas.

M. Borsus (MR). – … elle peut être transformée en Ravel. Je propose d'intensifier les liaisons d'autobus par le biais d'une ligne expresse du type de celles que l'on rencontre maintenant dans l'offre de services TEC, par exemple, entre Namur et Bastogne. Une ligne expresse qui rejoindrait, notamment le Centre hospitalier dinantais fort concerné maintenant par la patientèle qui lui vient de la région de Givet, du Nord de la France afin de répondre à l'offre de mobilité et, d'une façon ou d'une autre, de trancher dans ce dossier.

QUESTION ORALE DE Mme DEFALQUE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA CRÉATION DE CRÈCHES DANS LES ZONINGS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defalque à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la création de crèches dans les zonings».

La parole est à Mme Defalque pour poser sa question.

Mme Defalque (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, début novembre 2004, je vous interrogeais sur la politique régionale en matière de crèches dans les zonings.

Vous aviez annoncé, à l'époque, la création de 2.000 places dans les crèches de zonings, une opération qui allait permettre de générer quelque 350 emplois.

Des budgets importants, disiez-vous avec votre Collègue le Ministre Marcourt, allaient être consacrés à cette opération. Une société spécialisée devait même être constituée pour mener à bien cette opération, société pour laquelle un budget de 300 millions d'euros serait engagé.

Vous précisiez que, selon la demande des intercommunales …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Trois cents millions d'euros ?

Mme Defalque (MR). – Oui.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous aviez bu un verre, ce jour-là. Je n'ai pas dit cela.

Mme Defalque (MR). – Je pense que vous l'avez dit.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Parce que 300 millions d'euros, c'est énorme.

Mme Defalque (MR). – C'est beaucoup, je suis d'accord.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – On ne va pas suivre à faire des bébés.

Mme Defalque (MR). – Non.

Vous précisiez que, selon la demande des intercommunales avec, bien évidemment, à l'appui, un intérêt des entreprises, vous étiez prêt à construire des bâtiments d'accueil, votre Collègue de la Communauté française, Mme Fonck, dotant l'opération du personnel nécessaire en collaboration avec votre Collègue Marcourt, via les APE.

J'aimerais savoir où en sont aujourd'hui ces projets. Combien d'intercommunales ont manifesté un intérêt ?

M. Wesphael (Écolo). – Excusez-moi, Madame, c'est pour la garde d'un bébé qui vient de naître que vous demandez une crèche ? On va essayer de régler le problème.

Mme Defalque (MR). – Il est heureux papa, c'est vrai.

Combien d'intercommunales ont manifesté leur intérêt ? Quelles sont-elles ? Qu'en est-il au niveau des entreprises ? Pouvez-vous chiffrer les engagements budgétaires, le nombre de places créées, leurs emplacements et le nombre d'emplois ainsi générés à ce jour ?

Je sais que cela fait beaucoup de questions, mais je vous remercie d'avance des réponses que vous m'apporterez.

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 me réjouis de la question parce que je suis passionné par l'accueil des enfants, pas seulement depuis aujourd'hui.

Depuis des années, j'ai ouvert plusieurs crèches ou maisons d'enfants dans le Brabant wallon. Je prépare, du reste, l'inauguration de la sixième. C'est donc un sujet qui me tient particulièrement à cœur.

Effectivement, j'avais avancé le chiffre de 2.000 places en relation, figurez-vous, avec les propres chiffres de mon prédécesseur, puisqu'il faut rendre à César ce qui appartient à César ou à Napoléon ce qui appartient à Napoléon. C'était Serge Kubla qui avait lancé ce programme dans le cadre du décret et c'est lui-même qui avait avancé le chiffre de 2.000 places potentielles. Je ne faisais que reprendre les bonnes intentions de mon prédécesseur. Ce qui est bon, gardons-le.

Pour le reste, c'est la Communauté française – cela, ce n'est pas moi, je vous assure – qui, dans le Plan Cigogne de M. Nollet avait avancé des chiffres extraordinairement optimistes, mais c'était – à mon avis – la caractéristique des Écolos. Ils peuvent promettre sans toujours compter. On voit aujourd'hui la difficulté dans laquelle nous nous trouvons par rapport à la création de places dans les

crèches, mais c'est vrai qu'aujourd'hui, on parle plutôt d'une création de 600 places du côté wallon, en sachant bien que les réalités sont très différentes d'une province à l'autre.

Vous avez lu les chiffres publiés dans le cadre des États généraux organisés par Mme Fonck. Le Brabant wallon, notre région d'origine, présente un taux de couverture de 42 %, ce qui est énorme. Le Luxembourg atteint un taux moyen de 29 % par rapport au 30 % que l'Europe nous recommande. Les autres sont dans des proportions nettement moins intéressantes.

Alors, quelle était l'idée ? C'était évidemment de favoriser l'attractivité des zones en permettant à des services auxiliaires d'être créés, que ce soit des crèches, que ce soit des centres de services, voire même des restaurants de collectivité. C'était l'idée de mon prédécesseur. Je la trouve excellente. Je la poursuis : l'arrêté que je devais prendre pour matérialiser le décret de M. Kubla a été adopté dès l'automne, sans tarder, pour m'inscrire dans cette politique volontariste.

Aujourd'hui, la difficulté, c'est que le dispositif wallon de l'équipement des crèches à travers les zonings s'inscrit dans – ce qu'on appelle – le Plan SEMA qui implique l'ONE, bien évidemment, les entreprises et la Région wallonne, mais qui correspond à des critères très stricts.

Au vu des dossiers qu'on nous promet d'amener, parce que nous n'en avons pas encore un sur la table, on se rend compte de l'extraordinaire difficulté de rencontrer tous les critères du Plan SEMA.

Il y a des dossiers qui existent, que l'on évoque, que l'on prépare – je pense aux zonings de Wavre, de Louvain-la-Neuve et de Gembloux. Une série de dossiers sont évoqués, mais ils ne sont pas encore aujourd'hui matérialisés. Je les attends. Je ne peux pas évidemment les subventionner sans qu'ils ne soient déposés. C'est aussi simple que cela.

Les crédits, nous les avons – vous le savez – c'est une année faste pour l'équipement et les zones d'activité économique puisque nous avons doublé les crédits. Nous sommes passés de 25 à 50 millions d'euros lorsque l'on compte le financement alternatif.

Nous disposons des capacités. Je dirais même que cette année est la meilleure année. Pourquoi ? Parce que, par rapport aux 1.500 hectares de zones d'activité économique prioritaires dont certains sont querellés devant les juridictions, d'autres poursuivent leur chemin malgré le cahier des charges urbanistique et environnementale, il est peu probable que nous ayons des dossiers en grand nombre cette année-ci.

Donc, nous devrions pouvoir subventionner les équipements comme ceux-là dans les zonings existants, mais encore faut-il que nous disposions des dossiers.

L'intervention de la Région wallonne peut – vous le savez – s'élever à 500.000 euros maximum de subventions, pour des crèches de 24 lits. C'est assez généreux. Probablement, pourrions-nous, du reste, assouplir les critères et peut-être revoir les montants d'intervention, parce qu'objectivement 20 millions de BEF cela paraît beaucoup pour une crèche de 24 lits face au coût, dépense par l'ONE. Cela mérite une discussion. Enfin, aujourd'hui, c'est bien le programme tel qu'il est là.

Une dizaine de projets de crèche me sont annoncés, mais aucun dossier n'a encore été déposé aujourd'hui. Donc, je ne peux pas vous dire combien nous avons engagé.

Mme Fonck, lors des États généraux, a indiqué, je crois qu'on peut lui faire confiance, une révision des critères. Moi, j'y suis extrêmement favorable. L'union wallonne des Entreprises l'est aussi parce que c'est la seule manière de faire aboutir certains dossiers.

Une fois de plus, je crains que la réalité soit perçue différemment d'une sous-région à l'autre. On voit bien que notamment le Brabant wallon développe un grand dynamisme pour déposer des dossiers.

J'aimerais que d'autres régions qui souffrent de carence d'attractivité puissent, elles aussi, déposer des dossiers pour que nous puissions participer à l'élan nouveau nécessaire pour l'accueil des enfants en Wallonie.

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

Mme Defalque (MR). – Je tiens ce dossier à l'œil avec vous, Monsieur le Ministre.

Je ne manquerai pas d'y revenir plus tard pour voir si, effectivement, ces projets arrivent sur la table et s'ils sont suivis d'effets concrets.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'UTILISATION FUTURE DES LIGNES 45 ET 48 RELIANT TROIS-PONTS À LOSHEIMERGRABEN»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'utilisation future des lignes 45 et 48 reliant Trois-Ponts à Losheimergraben».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, la liaison ferroviaire Trois-Ponts – Losheimergraben est composée en Belgique de trois tronçons :

– la L.45 : Trois-Ponts – Waimes ;

– la L.48 : Waimes – Weywertz ;

– la L.45A : Weywertz – Büllingen – Losheimergraben.

Après Losheimergraben, la ligne passe la frontière allemande et traverse l'Eifel allemande.

Selon la réponse donnée par le Ministre en séance plénière du Sénat le 28 avril dernier, la ligne n'est plus utilisée par la SNCB et ne sert que pour la Défense qu'à titre de besoin pour la nation.

L'armée participait à l'entretien des infrastructures, mais elle vient de faire savoir qu'elle renonçait à utiliser cette voie ferrée. La Défense nationale va donc abandonner la ligne.

La ligne servait aussi au transport de grumes. Le bois ainsi transporté par une seule entreprise sur cette ligne n'est pas suffisant pour garantir une certaine rentabilité du tronçon.

Le camp qui continue d'exister tout comme les scieries devra, dès à présent, organiser le trafic par poids lourds. Certains villages sont déjà à la limite de ce qui est supportable en termes de sécurité routière et de confort des riverains.

Le Conseil d'administration d'Infrabel devra prendre la décision, avec l'accord du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre du Transport.

Selon M. le Ministre Vande Lanotte, un transfert de la propriété à la Région wallonne devrait être organisé par la SNCB, après avis de la Commission interministérielle des Chemins de Fer, composée de représentants de la SNCB et de la Défense. La Région wallonne sera donc l'héritière de ces lignes de chemin de fer.

Avant que l'on procède à un démontage définitif jusqu'à la frontière allemande, je souhaiterais vous soumettre trois réflexions.

Première réflexion : n'est-il pas utile d'examiner le dossier sous son aspect d'utilisation touristique (Ravel ou autre) ? Étant donné que la ligne en question traverse aussi la frontière allemande, ne serait-il pas opportun de voir si les autorités allemandes seraient intéressées par une utilisation touristique de la ligne ? Dans l'affirmative, la perspective d'une coopération bilatérale entre la Région wallonne et la Communauté germanophone, d'une part, et le Land de Rhénanie Nord-Westphalie (voir d'autres Länder allemands) d'autre part, pourrait être envisagée et éventuellement bénéficier d'une participation financière européenne.

La deuxième réflexion : peut-on envisager d'utiliser le tracé comme itinéraire de délestage pour Malmédy et Bullange. Les Bourgmestres de ces deux communes ont déjà énoncé des réflexions de cet ordre. Cette proposition vise à réduire les nuisances causées par le trafic et notamment par le trafic lourd à l'intérieur des localités. La réalisation de routes de délestage sur le tracé ferroviaire offre l'avantage d'une faisabilité plus rapide et moins coûteuse.

La troisième réflexion : l'avenir industriel de cette sous-région rurale très boisée de Malmédy - Saint-Vith doit probablement être axé, entre autres, sur la première et la deuxième transformation du bois. Cette sous-région concentre une grande part du potentiel wallon en scieries. Le seul bois récolté dans nos forêts ne suffit pas pour assurer une rentabilité aux entreprises. Elles importent donc du bois de Sibérie ou de Scandinavie qu'elles font venir jusque chez elles par voie ferrée ou par camion, au départ du Port d'Anvers.

Est-ce une utopie de rêver que la Région wallonne, soucieuse d'une mobilité durable, organise à l'avenir des zones d'activité économique destinées à la transformation du bois le long des voies ferrées, dans notre cas, le long de ces lignes 45 et 48, comme elle vient de le faire à d'autres endroits le long d'autoroutes ? Dans l'affirmative, un démontage précipité de la ligne devrait être évité et un investissement dans l'entretien devrait être assuré.

L'Armée participait à l'entretien des infrastructures, mais elle abandonne les lignes alors que le camp continue à exister, comme les scieries qui devront donc organiser, pour l'heure, le trafic par les poids lourds.

Je souhaiterais, Monsieur le Ministre, trouver des solutions qui permettent aux différentes communes de pouvoir développer un potentiel industriel sans causer des dommages à la qualité de vie ou à la sécurité routière, parce que des poids lourds par centaines devront traverser jour et nuit les différentes localités.

J'attends donc votre réponse avec impatience, en fonction de laquelle je vais orienter mes intentions politiques à venir.

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, bien évidemment, je remercie mon interpellateur préféré, M. Stoffels, puisque nous nous donnons rendez-vous pratiquement tous les quinze jours, pour toute une série de sujets, toujours très bien préparés.

De plus, M. Stoffels a l'art de poser la bonne question, d'attendre non seulement une réponse, mais d'en imaginer une lui-même. Donc, les échanges qui sont les nôtres ne manquent jamais d'intérêt.

Je me dois d'être rigoureux dans ma réponse. Jusqu'en 2004, la liaison ferroviaire entre Trois-Ponts et Losheimergraben était encore utilisée ponctuellement en trafic marchandises pour desservir

la scierie Pauls à Bullange – célèbre pour sa laiterie, n'est-ce pas, Monsieur Stoffels ? – et par l'Armée belge, pour approvisionner le camp militaire d'Elsenborn.

Le transport lié à la scierie Pauls n'était possible que parce que la SNCB, vous le savez et vous l'avez mentionné, ne devait pas assurer l'entretien des lignes, le coût de celui-ci étant pris en charge par l'Armée belge. Celle-ci a cependant estimé que l'utilisation de ces lignes était insuffisante par rapport aux coûts élevés du maintien en état de l'infrastructure.

La liaison est en réalité formée par la succession de trois tronçons de lignes dont la situation est différente :

– la ligne 45 entre Trois-Ponts et Waimes ;

– la ligne 48 entre Waimes et Weywertz ;

– la ligne 45A entre Weywertz et Losheimergraben, via Bullange.

Les lignes 45 et 48 sont devenues des lignes hors exploitation pour les besoins de la SNCB, mais elles disposent encore actuellement du statut de lignes maintenues pour les besoins de la Nation. L'abandon de ce statut est effectivement envisagé par la Défense nationale puisqu'elle n'utilise plus les lignes, mais à ce jour, aucune décision formelle n'a encore été prise.

Si cette volonté se confirmait officiellement, le Conseil d'administration d'Infrabel pourrait décider de la mise hors service et envisager le démontage, s'il n'y a pas de perspective d'exploitation par des tiers, notamment pour des finalités touristiques.

Puisque vous avez déjà une suggestion, puis-je la pousser un peu plus loin ? Nous aurons, d'ici un mois, un Gouvernement commun, Communauté germanophone - Région wallonne. Peut-être serait-il intéressant que le Ministre du Tourisme germanophone, s'il est convaincu du projet, en accord avec les communes, inscrive le point au prochain Gouvernement commun et, de notre côté, nous étudierions la question pour nous joindre à lui.

Concernant la ligne 45A, elle est maintenant désaffectée sur toute sa longueur et Infrabel prépare un dossier pour entreprendre son démontage jusqu'à la frontière allemande. La décision de mise hors service définitive devra être approuvée par le Conseil d'administration d'Infrabel. Enfin, conformément au contrat de gestion de la SNCB, le démontage nécessite également, vous le savez, l'accord préalable de son ministre de tutelle, qui est M. Vande Lanotte.

Si le démontage se confirme, l'assiette de la ligne 45A continuerait cependant – et là je nuance votre propos – à appartenir au groupe SNCB, il n'est pas transféré à la Région wallonne d'office. Une éventuelle décision d'aliénation de l'assiette resterait donc totalement de son ressort.

Pour l'instant, le statut des lignes 45 et 48 n'étant pas encore tranché, j'estime tout comme vous qu'il est peu opportun de précipiter la réflexion ou la décision en proposant immédiatement une utilisation alternative des infrastructures. Je le dis d'autant plus que, on l'a bien vu dans la fermeture des guichets de gares, à juste titre, que ce soient mes collègues, les Ministres Lutgen ou Courard, lorsqu'ils ont avancé l'idée d'une centrale multiservices, pour suppléer la fermeture des guichets, c'est évidemment un excellent projet, mais quelle a été la réaction de l'État fédéral ? Si vous en voulez d'autres, j'en ai encore.

Parfois, on accélère la fermeture de certains points de vente, partant pourtant d'un bon sentiment qui est de suppléer à une carence fédérale.

Donc, je veux me montrer prudent pour ne pas provoquer l'État fédéral à accélérer encore l'abandon définitif et le démontage de ces lignes. Cependant, je pense qu'il nous appartient de préparer correctement le dossier et la réunion conjointe des Gouvernements nous en donne l'occasion la plus intéressante.

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

M. Stoffels (PS). – Je remercie M. le Ministre pour la réponse qui a été très concrète, très informative.

Non seulement, lors du Gouvernement commun, vous aurez probablement la possibilité de discuter de ce dossier, mais dès le 13 juin, lorsque le Ministre-Président Lambertz viendra dans votre cabinet pour préparer cette séance commune des Gouvernements.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il sera bien reçu.

M. Stoffels (PS). – Il pourra évoquer ce sujet déjà à ce moment-là. D'un autre côté, je partage la prudence qui est la vôtre, en ce qui concerne le démontage précipité de ces lignes, peut-être pour un autre motif que celui qui est le vôtre. Mon motif, c'est d'étudier et de ne pas abandonner trop vite l'infrastructure qui existe, parce qu'elle permettrait à une région qui construira son avenir sur l'industrie du bois, de créer éventuellement – j'insiste, éventuellement – le long de ces lignes ferroviaires des zones d'activités économiques destinées à la transformation du bois. C'est aussi une perspective à ne pas abandonner trop vite.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Un dernier élément, Monsieur le Président : j'ai vu qu'à Nivelles, un Ravel qui tardait trop, aux yeux du Ministre de la Défense nationale, a fait l'objet d'un aménagement par l'Armée elle-même. Peut-être est-ce là une solution que de sensibiliser le Ministre Flahaut à l'aménagement par l'Armée des lignes en Ravel ?

M. Stoffels (PS). – Si le Ministre Flahaut envisage que l'Armée se déplace à l'avenir en vélo plutôt qu'en char, je suis tout à fait d'accord.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais, Madame Defalque, vous l'avez vu comme moi.

Mme Defalque (MR). – Tout à fait.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est le Génie civil qui a aménagé le Ravel.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE TRANSPORT FERROVIAIRE COMBINÉ DE MARCHANDISES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le transport ferroviaire combiné de marchandises».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, le Gouvernement wallon marquait, en sa séance du 18 mars 2004, son accord d'adhésion sur la proposition fédérale en matière de transport combiné de marchandises.

Cet accord d'adhésion, sur un projet modifié des transports combinés, a dû être confirmé récemment lors de la séance du Gouvernement wallon du 15 avril dernier. En effet, le Conseil d'État et la Commission européenne avaient formulé quelques remarques qui ont été à la base de ces modifications.

Si le projet prévoyait jusqu'à présent de subventionner la SNCB, seul transporteur ferroviaire national, il prévoit dès à présent de subventionner l'opérateur de transport, c'est-à-dire l'entreprise, je cite la note du Gouvernement : *«assumant la responsabilité d'acheminer par chemin de fer, des unités de transport intermodal»*.

Dans le projet de note soumis au Gouvernement wallon, je lis aussi qu'il s'agit d'un projet visant à subventionner le transport ferroviaire combiné de marchandises en trafic intérieur, sur une distance supérieure à 50 kilomètres. C'est à ce niveau que je me pose des questions et que je vous demande des précisions.

En effet, l'arrêté définit dans son article 2, § 2, que pour l'octroi de la subvention, seul le transport ferroviaire effectué entre deux centres de transbordement situés sur le territoire belge, est pris en considération. Pour un petit pays comme le nôtre, c'est déjà fort restrictif, parce que le transport international du fret par le chemin de fer, dans cet arrêté, est exclu.

D'autre part, sur les courtes distances – et à l'intérieur de la Belgique, je dirais que toutes les distances sont courtes – le chemin de fer peut-il être véritablement concurrencé par rapport au transport par la route ?

Ainsi, je souhaiterais vous demander de nous éclairer d'une part, sur le volume de marchandises transportées par le rail et subventionnées sur base de l'arrêté auquel vous avez confirmé l'accord d'adhésion et, d'autre part, sur le volume de marchandises transportées par le rail, mais exclues de cette subvention parce que, par exemple, transfrontalier.

Les centres intermodaux existant en Wallonie pourront-ils en profiter pour développer leurs potentialités, en ce compris les centres au départ desquels les clients envoient les marchandises, en dehors de la Belgique ?

Quelle est la proportion de marchandises transportées par chemin de fer à l'intérieur de la Belgique par rapport à l'extérieur ?

Avez-vous pensé à négocier éventuellement avec l'autorité fédérale afin d'inclure dans cet arrêté, les transports par chemin de fer, au départ de la Belgique et avec une destination internationale, contexte où le rail peut avoir une véritable chance par rapport à la route.

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, chers Collègues, le Gouvernement wallon a, sur ma proposition, effectivement approuvé ou confirmé, son adhésion au principe de soutien au transport ferroviaire combiné de marchandises, tel que proposé par le Gouvernement fédéral.

Le soutien au transport combiné est nécessaire, bien évidemment, afin d'éviter que le transport de marchandises par la route ne s'accroisse car aujourd'hui, non seulement nos grandes villes, mais même nos villes secondaires sont largement engorgées, matin et soir.

Par ailleurs, il faut savoir que le transport intermodal à courte distance, comme c'est le cas en Belgique pour le trafic intérieur, n'est structurellement pas rentable pour une raison toute simple liée, vous l'aurez compris, aux coûts des opérations de transbordement qui pèsent très lourdement dans ce cadre.

Sans aide, ce type de service, plus respectueux de l'environnement, certes, ne peut être concurrentiel par rapport au transport routier et risquerait d'être purement et simplement supprimé à court terme, d'où le sens de l'arrêté royal.

Cette aide au transport combiné en trafic intérieur devrait concerner – pour vous répondre concrètement – quelque 350.000 conteneurs par an, ce qui équivaut pratiquement à 30.000 camions par mois.

L'Honorable membre s'inquiète de la limitation d'octroi de la subvention transport pour des distances inférieures à 50 kilomètres. Cette limitation permet d'éviter de subventionner de la simple manutention sur une même zone d'activité, où la multimodalité interviendrait.

L'essentiel, Monsieur Stoffels, du trafic ferroviaire intérieur consiste en l'acheminement des marchandises depuis les zones portuaires belges jusqu'aux terminaux intérieurs avant un transport par camion jusqu'à la destination finale en Belgique. En outre, sont aussi concernés, d'une part le transport intérieur de conteneurs vers un centre de transbordement en vue d'un regroupement avant l'envoi à l'étranger, et d'autre part – fatalement l'inverse – le transport intérieur de conteneurs venant de l'étranger depuis leur lieu de regroupement en Belgique vers les centres multimodaux de distribution.

L'impact positif de cette mesure sera donc réel, très clairement, pour les plates-formes multimodales situées en Région wallonne, ce qui explique que, sur ma proposition, le Gouvernement a approuvé l'arrêté royal.

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

M. Stoffels (PS). – J'approuve et je pense que la mesure telle qu'elle a été adoptée est favorable à une mobilité durable des biens en Région wallonne, même si essentiellement, la subvention joue sur les courtes distances et ignore les distances avec des kilomètres beaucoup plus importants.

Vous dites que, essentiellement, ce type de transport sert à transporter les marchandises des zones portuaires jusqu'à leur destination finale. Dois-je comprendre que …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ou les plates-formes multimodales, à l'inverse.

M. Stoffels (PS). – Puis-je aussi comprendre que vous incluez dans la définition de zones portuaires aussi les zones aéroportuaires, parce que cela ouvre quelques perspectives, notamment dans la région de Verviers et de Liège ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Puis-je répondre ? Je prends la liberté avec le Règlement, merci, Monsieur le Président.

Il est clair que ce sont d'abord les zones portuaires classiques. Il suffit de voir aujourd'hui – et j'ai déjà proposé à la Commission, du reste, de s'y rendre – le trafic important qui se développe à Liège, notamment entre le Port autonome de Liège et le Port d'Anvers, c'est un succès énorme, incluant des entreprises privées, notamment le groupe Portier. Mais rien n'exclut, bien évidemment, à l'avenir et c'est le sens de la volonté du Gouvernement wallon, de mailler complètement nos centres de logistique actuels. Du reste, mon prédécesseur, le Ministre Daras a fait une étude assez intéressante d'où il découle que la Wallonie a un rôle très important en logistique, que ce soit par l'avion, le train, la voie d'eau ou les plates-formes multimodales.

Alors, nous connaissons bien quelques plates-formes multimodales qui devraient aller plus vite que ce que j'espérais, notamment dans le Hainaut, mais il y a un problème d'allongement de quai. Dans la

Province du Luxembourg y compris, nous allons financer une grande plate-forme multimodale en centre Ardennes, un nœud autoroutier intéressant et là aussi, nous sommes à proximité d'une voie ferrée. Il y a donc de belles possibilités. Dans ce cadre-là, nous devons entrevoir une politique volontariste de soutien au transport par chemin de fer, même si B-Cargo reste quand même largement en situation déficitaire.

M. le Président. – Merci, Monsieur le Ministre.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Mes chers Collègues, M. Wacquier étant retenu à la conférence des Présidents de la Communauté française, il a demandé le report de sa question sur «les conséquences pour les communes de l'obligation de contrôle de l'implantation des bâtiments».

La question n° 7 de M. Wesphael sur «la volonté d'interdire à Bierset les vols de nuit des avions les plus bruyants et dans quels délais» est transformée en question écrite.

La question n° 8 de M. Stoffels sur «la mise en œuvre de la zone industrielle d'Eupen-Baelen-Lontzen-Welkenraedt», suite à de nouvelles investigations qu'il doit mener, est reportée à une séance ultérieure.

La question posée par M. Borsus sur «la réalisation du Ravel dans la Molignée (lignes 151 et 136)» est transformée en question écrite.

Ceci clôture notre séance.

– *La séance est levée à 15 heures 54 minutes.*

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

APE	Aide à la promotion de l'emploi
CRAT	Commission régionale d'aménagement du territoire
CWATUP	Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine
ONE	Office de la naissance et de l'enfance
PCA	Plan communal d'aménagement
Ravel	Réseau autonome des voies lentes
RER	Réseau express régional
Resa	Relance économique et simplification administrative
SEMA	Synergies-Employeurs-Milieux d'accueil
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
TGV	Train à grande vitesse