N° 161

PARLEMENT WALLON

SESSION 2005-2006

COMPTE RENDU
ANALYTIQUE

Séance publique de Commission*

Commission du Budget, des Finances, de l'Equipement et du Patrimoine

Jeudi 8 juin 2006

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

SOMMAIRE

3 OUVERTURE DE LA SÉANCE

3 PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 27 JANVIER 1998 INSTITUANT UNE POLICE DE LA CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC RÉGIONAL DES VOIES HYDRAULIQUES ET EN RÉGLEMENTANT LES CONDITIONS D'EXERCICE (DOC. 378 (2005-2006) - N° 1)

3 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

3 EXPOSÉ DE M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE
(Orateur : M. Daerden, Ministre)

4 DISCUSSION GÉNÉRALE
(Orateurs : M. Pire, M. Daerden, Ministre, Mme Cassart-Mailleux, M. de Lamotte, M. le Président)

5 EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES
(Orateurs : M. le Président, M. de Lamotte, M. Daerden, Ministre)

5 CONFIANCE AU RAPPORTEUR

5 INTERPELLATION

5 de M. Jeholet, sur «les travaux de mise en conformité du circuit de Spa-Francorchamps», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
(Orateurs : M. Jeholet, M. Daerden, Ministre, M. le Président)

9 QUESTIONS ORALES

9 de M. Crucke, sur «le retrait du point A11 de la séance du Gouvernement wallon du 18 mai 2006», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
(Orateurs : M. Crucke, M. Daerden, Ministre)

10 de M. Lebrun, sur «la délocalisation des points de chargement d'Yvoir et d'Anhée», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
(Orateurs : M. Lebrun, M. Daerden, Ministre)

11 de M. de Lamotte, sur «le classement de l'église Saint-Jean l'Evangéliste à Liège en tant que monument exceptionnel», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
(Orateurs : M. de Lamotte, M. Daerden, Ministre)

12 de M. Stoffels, sur «le transport exceptionnel par la route régionale», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
(Orateurs : M. Stoffels, M. Daerden, Ministre, M. le Président)

14 LISTE DES INTERVENANTS

15 ABRÉVIATIONS COURANTES

COMMISSION DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'EQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE

Présidence de M. Jacques Etienne

- La séance est ouverte à 14 heures 49 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 27 JANVIER 1998 INSTITUANT UNE POLICE DE LA CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC RÉGIONAL DES VOIES HYDRAULIQUES ET EN RÉGLEMENTANT LES CONDITIONS D'EXERCICE (DOC. 378 (2005-2006) - N° 1)

M. le Président. – Il s'agit, si je ne me trompe, de la transposition d'une directive européenne.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – M. Pirlot est désigné en qualité de Rapporteur pour l'élaboration du rapport.

EXPOSÉ DE M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Comme M. le Président vient de le souligner, il s'agit effectivement de la transposition d'une directive européenne.

Le présent projet de décret vise à doter la Région wallonne des bases légales lui permettant à la fois d'adopter les mesures d'exécution prévues dans le texte du décret de 1998, mais jamais légalement formalisées jusqu'à aujourd'hui, et de répondre à de nouvelles exigences qui découlent de l'article 8 de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 relative aux installations de réception portuaire pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

Il s'agit d'une modification technique pour doter les redevances d'une base décrétale.

Ce projet de décret ne comprend que quatre articles.

L'article 1er transcrit en euros le montant des amendes prévues par le décret.

L'article 2 complète la liste des actes punissables d'une amende afin de prendre en considération les matières ajoutées par les articles 3 et 4 du présent projet de décret qui ont principalement trait aux redevances à percevoir sur le domaine public des voies hydrauliques.

L'article 3 a pour objet de doter la Région wallonne des bases légales indispensables avec lesquelles elle pourra continuer à assurer la perception d'une redevance pour l'occupation de son domaine. Cette question posait problème car, lorsqu'en 1998, la Région wallonne s'est dotée d'un décret de protection du domaine des voies hydrauliques, qui impliquait que toute intervention d'un tiers sur le domaine de la Région devait recevoir une autorisation préalable, aucun texte d'application n'avait fait suite, ce qui avait pour conséquence que les barèmes actuellement en vigueur ne faisaient pas partie de la hiérarchie des normes et n'avaient à ce titre aucune force obligatoire pour les tiers. Cet article règle cette question et a également pour objet de prévoir explicitement qu'un arrêté du Gouvernement, à adopter ultérieurement, fixera le barème des redevances.

Enfin, l'article 4 a pour objet de créer une base légale pour la perception d'une redevance et, de la sorte, de combler la lacune du texte de transposition de l'arrêté du 27 février 2003, lacune soulignée par la Commission européenne en date du 9 juillet 2004.

Le choix de cette base légale rendra le MET responsable de la perception des redevances qui pourra s'organiser par la filière de perception des droits de navigation, puisque tous les bateaux visés par la directive sont soumis à cette perception.

Les différentes remarques formulées par le Conseil d'État ont été intégrées, sauf celle qui demandait d'intégrer l'article 6 ter créé par l'article 4 du présent projet de décret dans le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets plutôt que dans le décret du 27 janvier 1998.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Charles Pire (FN). – Je voudrais simplement vous poser une question à propos de la taxation de certaines installations.

Dans l'arrêté du 27 février 2003, il est prévu que le gestionnaire du port peut réduire les redevances si l'installation produit une quantité réduite de déchets d'exploitation.

Qu'en est-il ? Nous nous trouvons face au pouvoir discrétionnaire de réduction de la taxe. Ce type de pouvoir est toujours inquiétant et source de problèmes éventuels.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La possibilité que vous soulevez est accessoire car elle concerne uniquement le Port de Liège.

Nous avons dû nous mettre en conformité avec le droit européen. Le présent projet de décret nous permet d'être tout à fait conforme à la législation en vigueur.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Il s'agit simplement de la confirmation d'une situation existante.

Je voudrais toutefois souligner que l'article 4 est, selon moi, rédigé de façon un peu trop générale.

Hormis cette remarque, nous n'avons aucun commentaire à faire à propos de ce projet de décret.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – De toutes les remarques formulées par le Conseil d'Etat, la seule que nous n'ayons pas suivie est celle relative à la définition de l'Administration, parce qu'il existe toute une série d'administrations. Il s'agit d'agents pour qui cette mission est tout à fait naturelle.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je suis consciente que nous inscrivons simplement la situation existante dans le cadre légal.

M. Michel de Lamotte (cdH). – L'article 3 de ce projet de décret a pour objet d'insérer un article 6 bis qui prescrit que *« toute autorisation délivrée sur le domaine public des voies hydrauliques peut être soumise à redevance »*. Si je le comprends bien, cela concerne également les antennes GSM ?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est déjà actuellement le cas puisque tout ce qui constitue une occupation du domaine public est soumis à redevance.

M. Michel de Lamotte (cdH). – En ce qui concerne plus précisément l'habilitation prévue par ce projet de décret, pourquoi n'avez-vous pas suivi les remarques formulées par le Conseil d'État ?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Le système de contrôle est déjà en place et nous n'avons pas voulu le compliquer y apportant des bouleversements.

D'autre part, nous n'avons pas souhaité recommencer toute la procédure car les autorités européennes se montraient de plus en plus pressantes.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

ARTICLES 1 À 3

M. le Président. – Les articles 1 à 3 ne faisant l'objet d'aucun amendement, ils ont été adoptés à l'unanimité des 9 Membres votants.

ARTICLE 4

M. Michel de Lamotte (cdH). – L'article 4 ne me pose pas de difficulté quant à son principe, mais bien quant au commentaire qui y est donné. En effet, le commentaire de cet article dispose que *« le choix de cette base légale rendra le MET responsable de la perception des redevances qui pourra s'organiser par la filière de perception des droits de navigation »*. Or, il me semble que les droits de navigation ont été supprimés par le Plan Marshall.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est exact.

M. Michel de Lamotte (cdH). – Que va-t-il dès lors se passer ?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je voudrais souligner que nous n'avons pas supprimé la taxe car nous ne disposons pas du pouvoir de le faire, mais par contre nous avons ramené son taux à zéro.

Le commentaire est donc juridiquement toujours correct.

M. le Président. – L'article 4 ne faisant l'objet d'aucun amendement, il a été adopté à l'unanimité des 9 Membres votants.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

M. le Président. – L'ensemble du projet de décret a été adopté à l'unanimité des 9 Membres votants.

CONFIANCE AU RAPPORTEUR

M. le Président. – La confiance est accordée au Rapporteur pour l'élaboration du rapport.

INTERPELLATION

LES TRAVAUX DE MISE EN CONFORMITÉ DU CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS

M. Pierre-Yves Jeholet (MR). – Je me permets d'aborder la question du circuit de Spa-Francorchamps, car ce dossier n'en finit pas de faire des vagues.

Au départ, cette interpellation était inscrite à l'ordre du jour de la Commission de l'Économie. Elle a cependant été retirée et j'en suis personnellement très heureux car c'est à vous, Monsieur le Ministre Daerden, qu'elle était initialement adressée.

En ce qui concerne le dossier de Spa-Francorchamps, beaucoup de choses ont été écrites ces derniers temps dans la presse, notamment parce que la réalisation de certains travaux d'infrastructure conditionnent la signature de la convention avec M. Bernie Ecclestone.

Vous aviez annoncé, le 9 février dernier, que les travaux d'homologation ne devaient pas dépasser 17,9 millions d'euros.

L'appel d'offres a depuis été lancée par l'ISF et il semblerait que ce montant devrait sans doute être revu à la hausse. En effet, trois entreprises ont été retenues et présenteraient des exigences financières jusqu'à 40 % supérieures aux estimations initiales.

Or, il avait été affirmés aux partenaires cdH notamment qui, entre nous, ne veulent pas de ces dépenses, que les travaux homologués seraient faits à petit prix.

Je voudrais rappeler que c'est M. Kubla qui a réussi à ramener le Grand Prix à Spa-Francorchamps en 2004 et que cela n'a rien coûté.

Par le biais d'une question d'actualité, je vous ai interrogé sur les travaux d'infrastructure nécessaires. Vous m'aviez répondu que vous vous en occupiez et qu'on y arriverait prochainement.

Or, aujourd'hui, les offres remises dépassent vos estimations initiales. Les trois entreprises retenues ont, je suppose, dû revoir leurs estimations suite aux négociations qui ont dû se tenir.

Vous n'êtes pas sans ignorer que mon Parti et moi-même défendons avant tout un outil économique comme le circuit de Spa-Francorchamps, mais il est incontestable que trop de questions restent, à l'heure actuelle, sans réponse.

Pouvez-vous me confirmer qu'il y a bel et bien eu des négociations et que les entreprises retenues ont revu leurs offres, de sorte qu'elles s'inscrivent dans les estimations initiales ?

Quelle procédure sera mise en place pour éviter les surcoûts potentiels ? Certains travaux initialement prévus dans l'offre remise aujourd'hui ne le seront plus ? Le projet initial est-il revu à la baisse ?

Où en est l'étude d'incidences ? Le permis d'urbanisme n'étant toujours pas délivré, quel est le *timing* prévu ?

Les changements intervenus récemment à la SPCSF seront-ils bientôt suivis de changements au niveau de l'ISF ? Pouvez-vous nous en dire plus ? Ces changements impliqueront-ils une nouvelle répartition des tâches entre les deux organismes ?

Enfin, il est inutile de rappeler que la réalisation de ces travaux d'homologation conditionne l'organisation du Grand Prix de Formule 1 à Spa-Francorchamps en 2007.

Fin de l'année dernière, on nous annonçait la signature du contrat pour les vacances de Noël. Or, six mois se sont écoulés et je constate que le contrat n'est toujours pas signé.

Suivant quel *timing* seront organisés les travaux ? Je rappelle que ce n'est que lorsqu'ils seront réalisés que nous aurons la certitude que Spa-Francorchamps recevra le Grand Prix de 2007.

Je suis d'avis que nous ne pouvons pas nous permettre de ne pas avoir de Grand Prix deux années d'affilées.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je voudrais tout d'abord émettre quelques considérations d'ordre général, sur le passé notamment.

J'ai toujours dit, et je continue à le dire, que le site de Spa-Francorchamps constitue un outil intéressant et important de développement économique et touristique pour la sous-région de Francorchamps et celle qui va au-delà.

Je voudrais toutefois nuancer mon propos, en soulignant que j'ai toujours dit qu'il fallait faire vivre Francorchamps avec ou sans Formule 1. Je suis cependant conscient et je comprends bien que la Formule 1 en augmente l'attractivité.

Je voudrais préciser, pour l'objectivité du débat, que s'il est exact que M. Kubla a ramené la Formule 1 à Spa-Francorchamps, il est faux de prétendre qu'il n'a rien coûté en 2004 et pas grand chose en 2005. En termes de trésorerie, rien n'a été décaissé par la Région wallonne, mais en réalité cela a engendré des coûts, car il est clair que M. Defourny a perdu quatre millions en 2004 et cinq ou six millions en 2005.

Pour honorer le contrat avec M. Ecclestone, la Région wallonne a été amenée à faire un prêt, en substitution de la société de M. Defourny qui était défaillante.

Je tenais à le souligner, pour rétablir la vérité.

J'en viens maintenant plus spécifiquement à vos questions.

En ce qui conçerne les investissements, il convient de relever que dans le cadre de cette matière, cela s'est fait sur base de différents contrats avec le monde automobile et notamment celui de la Formule 1 ainsi qu'avec des techniciens proches du groupe Ecclestone. Nous avons fait une estimation des travaux à réaliser. Je vous confirme que sur base de cette estimation, nous sommes arrivés à un montant de 17,9 millions d'euros, hors honoraires et TVA.

Pour votre parfaite information, je relève que ces honoraires sont estimés à 1,9 millions et que pour la TVA (21%), il y aura lieu à récupération dans le chef de l'intercommunale.

Sur cette base, j'ai lancé un appel international dans le cadre de marchés publics. Sur les 10 firmes qui ont pris le cahier de charge, 8 ont été retenues. En fin de compte, trois associations momentanées de fait ont remis leur prix.

Lorsque nous avons analysé les offres, nous avons constaté que le prix demandé par ces entrepreneurs dépassait très largement notre estimation. Je tiens à relever à cet égard que c'est une chose on ne peut plus courante dans le cadre des marchés publics.

Nous avons ensuite rendu les offres comparables. Je vous signale à cet égard que par souci de précaution, nous avons demandé à un des meilleurs spécialistes juridiques en la matière ainsi qu'à un spécialiste technique d'assister l'intercommunale.

Analyse faite, toutes ces offres sont donc très largement au-dessus de notre estimation.

Que me restait-il à faire dans ce cas ? J'ai déclaré que c'était irrecevable et je suis passé en procédure négociée avec ces trois associations.

Cette procédure est toujours en cours. Je pense qu'en tout état de cause, nous ne parviendrons pas aux 19,7 millions d'euros fixés initialement. Je peux bien naturellement et facilement retirer certains travaux pour revenir à l'estimation. Toutefois, si l'on veut réaliser un magnifique produit, cela dépassera nécessairement la somme fixée. Pour quelles raisons ? Depuis la première estimation, deux éléments importants ont fait l'objet de modifications. Tout d'abord, la FIA a proposé d'allonger les stands et de passer ainsi de 18 à 21 mètres. Le prix de cet allongement doit être multiplié par le nombre de stands (42). En outre, du côté du groupe Ecclestone, on a proposé d'établir un paddock au-dessus de la tribune. Ces modifications ont bien naturellement un coût.

Il est donc certain que nous n'arriverons pas à maintenir le budget fixé à 19,7 millions d'euros. Voilà ce qu'il en est en matière d'investissements.

Par ailleurs, je vous informe que l'étude d'incidence suit normalement son cours. Nous nous situons actuellement strictement dans les délais impartis. Nous n'avons donc pas de problèmes au niveau du *timing* établi pour introduire le permis unique. Toutefois, avant cela, je dois tout d'abord faire le choix du fournisseur et déterminer quels travaux devront être réalisés. En outre, des plans détaillés s'avèrent indispensables.

Je suis donc au stade du choix du fournisseur à retenir et des travaux à réaliser. Je suis toujours dans les temps.

À propos du « problème » financier, je dirais simplement qu'il existait un problème immédiat de salaires, mais que ce problème est résolu aujourd'hui. En tout état de cause, une réflexion de fond devra avoir lieu. Actuellement, aucune formule définitive n'a été arrêtée, mais des pistes de réflexion existent, notamment d'intégrer les allocations de bases actuelles en une allocation unique, c'est-à-dire, regrouper les allocations relatives à l'agriculture, aux travaux subsidiés, aux sports ou aux travaux publics pour le financement de l'intercommunale.

Si c'est l'intercommunale qui va payer, ce sera demain, comme c'était déjà le cas hier et aujourd'hui, supporté par la Région. C'est vrai pour Francorchamps mais aussi d'autres investissements sportifs dans lesquels j'interviens à hauteur de 60%.

Il n'y a donc actuellement pas d'accord formel de financement, d'autant que je ne connais pas le montant exact dudit investissement.

Vous me demandez quelle est l'issue actuelle de ce dossier. Une chose est certaine : fondamentalement, l'intercommunale sera propriétaire. Elle mettra, moyennant redevance, l'outil à la disposition de la société de promotion.

Vous me posez la question de savoir s'il est certain qu'un Grand Prix se tiendra en 2007. Je vous dirais simplement que toutes les conditions sont réunies pour qu'on puisse en organiser un. Tout d'abord, il n'y a pas, à ma connaissance, de convention signée. Ensuite, et pour revenir aux investissements qui m'intéressent directement, il existe une zone d'incertitude que personne ne saurait lever. En effet, dans le courant du mois d'octobre, je devrais logiquement obtenir mon permis unique. Quid en cas de recours ? Qu'en sera-t-il si le Conseil d'Etat suspend ce permis ? Je ne saurai jamais vous certifier qu'il n'y aura pas de recours en la matière. C'est purement impossible. Je peux toutefois vous informer que pour rendre ce dossier le plus sûr possible, j'ai demandé à deux grands spécialistes de la matière de suivre l'ensemble des étapes de ce dossier afin de ne commettre aucune erreur.

M. Pierre-Yves Jeholet (MR). – Je tiens à remercier M. le Ministre pour sa réponse. J'aurais toutefois quelques remarques à formuler.

Tout d'abord, avec ou sans le Grand Prix de Francorchamps, il existe une divergence entre ceux qui pensent que même sans le Grand Prix, l'activité de Francorchamps serait importante.

Je souhaiterais par ailleurs attirer l'attention sur le fait qu'au moment de l'homologation, les travaux seront réalisés fondamentalement pour la Formule 1. Au moment des travaux, on part donc du principe que la Formule 1 est indispensable au développement.

En ce qui concerne les montants évoqués, je relève simplement qu'un prêt a été accordé afin de payer le plateau, à concurrence de +/- 9,6 millions d'euros.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – À cet égard, je relèverais simplement que nous espérons retrouver de l'argent dans la société.

M. Pierre-Yves Jeholet (MR). – En ce qui concerne l'évaluation des travaux (17,9 millions, hors honoraires), je note que les offres qui vous ont été formulées les dépassent largement. Si ces offres dépassent les estimations, deux solutions sont possibles : soit il existe un problème au niveau des offres, soit il existe un problème au niveau de l'estimation initiale.

Vous nous informez par ailleurs que vous n'excluez pas de faire réaliser des travaux supplémentaires.

La procédure négociée devait être terminée pour la fin du mois de mai. Vous nous dites aujourd'hui qu'il vous appartient maintenant de choisir l'entrepreneur et de déterminer les travaux à réaliser.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En effet, mais le choix de l'entrepreneur implique un dossier.

M. Pierre-Yves Jeholet (MR). – Les dossiers intègrent-ils les travaux supplémentaires ?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Ces travaux devront bien naturellement être intégrés dans les offres des entrepreneurs. La question du paddock et de l'extension s'ajoutent à l'estimation initiale, mais ces travaux devront être compris dans l'offre présentée par les trois entrepreneurs.

M. Pierre-Yves Jeholet (MR). – En ce qui concerne l'étude d'incidences, le permis unique et le *timing* que vous évoquez, je ne peux que prendre note des informations que vous nous communiquez. Si vous nous affirmez que vous ne souffrez d'aucun retard, je tiens cependant à relever que si les travaux évoluent aussi « vite » que l'évolution de ce dossier, les travaux ne sont pas prêts d'être achevés.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je vous mets au défi de nous imputer, dans le cadre des travaux, le moindre retard !

M. Pierre-Yves Jeholet (MR). – Quand, au mois de janvier, il fut question de la convention avec Monsieur Ecclestone, il était question de lier cette convention aux travaux d'infrastructure et d'homologation. Je note simplement que cette convention n'est, à ce jour, toujours pas signée.

En ce qui concerne la possibilité d'éventuels recours, il est certain que le risque ne peut être exclu. Précédemment, certains ont eu l'occasion d'évoquer le rôle que devait prendre la Région dans le cadre de ce dossier et prônaient que la Région désinvestisse ce domaine. Alors que certains, à l'instar de Monsieur le Ministre Antoine, s'étaient heurtés à l'idée que la Région doive financer le Grand Prix, je constate qu'aujourd'hui, une partie de ce Parlement semble devenu amnésique ...

Quant à ISF, je prends note du fait qu'il n'existerait aucun problème. Vous avez par ailleurs évoqué la possibilité de regrouper les différentes allocations de base. Cette idée n'est toutefois pas neuve.

En ce qui concerne les missions, j'ai pris note que l'intercommunale serait propriétaire et qu'il existerait une société de promotion. Je tiens à relever que la société avait réalisé un bon travail. Je pense qu'il conviendra de continuer à mettre en avant, et promouvoir, cet outil. Nous aurons l'occasion d'en rediscuter ultérieurement.

Enfin, quand j'entends certains évoquer la possibilité de créer un parc de loisirs automobile, je pense qu'il conviendrait tout d'abord de réaliser les travaux annoncés.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans le cadre de cette interpellation, je vous propose d'interrompre nos travaux quelques minutes.

- La séance est suspendue à 15 heures 54 minutes.

- La séance est reprise à 16 heures 06 minutes.

QUESTIONS ORALES

LE RETRAIT DU POINT A11 DE LA SÉANCE DU GOUVERNEMENT WALLON DU 18 MAI 2006

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Depuis que je suis Parlementaire, je n'ai jamais posé de question concernant ma commune. Jusqu'à présent, je m'étais dit que je ne le ferais pas mais, dans ce dossier du point A11 concernant la revitalisation urbaine du quartier de l'hôtel de ville à Frasnes-lez-Anvaing, certaines questions m'interpellent et le retrait de ce point de la séance du Gouvernement wallon ne me paraît pas correct.

Ce point A11, comme tous les points A en général, sont des points qui n'ont plus besoin que de l'aval du Gouvernement. En effet, la décision prise à leur égard n'est jamais que l'aboutissement logique d'un traitement du dossier par l'administration.

L'administration n'a pas compris pourquoi ce point avait été retiré de l'ordre du jour. Est-ce qu'elle se trompe ?

Ce point, faut-il le rappeler, est important car il engendre un investissement conséquent qui prévoit, par ailleurs, la réalisation de 25 logements. Or, tout le monde sait qu'à l'heure actuelle, on manque de logement. Il prévoit également de revitaliser l'îlot central.

Je ne comprends donc pas pourquoi ce dossier a été retiré et je voudrais obtenir une réponse pour pouvoir éclairer les citoyens qui s'interrogent.

Sera-t-il inscrit à l'ordre du jour de la séance du prochain Gouvernement wallon ?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Tout d'abord, dans le cadre des procédures classiques au niveau du fonctionnement du Gouvernement, on distingue effectivement les points A et les points B. D'une manière générale, si les points B font généralement l'objet de longues discussions, les points A, par contre, passent plus facilement. Ce n'est pas pour autant qu'ils sont acceptés avant de passer au Gouvernement. Il faut qu'ils passent au Gouvernement pour être avalisés.

En ce qui concerne plus spécifiquement votre dossier, je pense personnellement qu'il s'agit d'un dossier qui s'inscrit totalement dans le moule que constitue cette magnifique législation de la rénovation et de la revitalisation urbaine. Je pense que votre projet est un beau projet. Qu'il soit présenté par qui que ce soit, cela ne change rien et je ne veux pas en faire une affaire politicienne.

Si le point A11 a été retiré de l'ordre du jour, c'est parce qu'on m'avait fait remarquer qu'il y avait un petit problème administratif.

Je souligne que, si ce point a effectivement été retiré, ce n'est pas pour autant qu'il est purement et simplement supprimé. Je l'ai fait retirer par souci de précaution, mais je ne l'ai pas fait supprimer. Ce dossier sera donc représenté.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour la correction qui est la sienne. Je sais que c'est un homme de parole.

Ce qui compte, c'est que le dossier avance. Je sais que vous avez conscience de l'intérêt communal et provincial et je ne doute donc pas que ce dossier sera réinscrit à l'ordre du jour d'une prochaine séance.

Je me fais par ailleurs un énorme plaisir à vous inviter quand ce point sera avalisé afin que vous puissiez vérifier qu'il s'agit effectivement d'un investissement important et judicieux pour les citoyens.

LA DÉLOCALISATION DES POINTS DE CHARGEMENT D'YVOIR ET D'ANHÉE

M. Michel Lebrun (cdH). – Il y a trois mois, je vous interrogeais sur la problématique de la délocalisation du point de chargement des produits de la carrière S.E.C.Y située avenue Doyen Moine à Yvoir, vers un lieu plus approprié.

À cette occasion, vous m'aviez reprécisé qu'*« afin de répondre aux souhaits émis par chacune des composantes de ce projet, à savoir le Contrat de Rivière Haute Meuse, la DGRNE, la DGATLP, le MET et la commune, il a été suggéré au Port autonome de commander une étude de l'opportunité et de la faisabilité »*, ce qui avait été accepté par le Conseil d'administration du Port le 27 octobre 2005.

Sept mois plus tard, le dossier ne semble plus évoluer. Je ne suis pas au courant de toutes les données, mais je n'ai pas lu dans la presse que cette étude avait déjà fait l'objet d'une conclusion.

Dès lors, Monsieur le Ministre, ma question est très simple : où en est-on ?

Aviez-vous fixé un délai endéans lequel cette étude doit vous être remise ?

Ce dossier traîne depuis de trop longues années et cette étude, indispensable, se fait attendre. Peut-on espérer la communication des résultats dans un avenir proche ?

On se trouve dans un quartier résidentiel, mais les opportunités existent néanmoins.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En réponse à sa question, je dirai à l'honorable membre qu'en effet l'étude de faisabilité que le conseil d'Administration du Port autonome de Namur (PAN) avait accepté lors de sa séance du 27 octobre 2005 sera exécutée par les soins de mon administration, par le biais d'une procédure négociée avec publicité.

L'appel aux candidats pour cette étude a été lancée le 18 mai dernier et s'est clôturé ce mardi 6 juin, soit il y a deux jours.

Les documents nécessaires à la remise d'une offre, c'est-à-dire le cahier spécial des charges, la formule d'offre et le métré récapitulatif, seront envoyés aux candidats retenus pour le 15 juin courant.

La date de remise des offres est fixée au 6 juillet prochain.

Le délai total prévu pour les différentes phases de cette étude est de 120 jours calendrier.

M. Michel Lebrun (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Je note que vous avez accepté l'étude de faisabilité le 27 octobre 2005, mais que l'appel d'offres n'a été lancé que le 8 mai dernier. Cela me paraît très long.

LE CLASSEMENT DE L'ÉGLISE SAINT-JEAN L'EVANGÉLISTE À LIÈGE EN TANT QUE MONUMENT EXCEPTIONNEL

M. Michel de Lamotte (cdH). – L'Église Saint-Jean de Liège constitue l'une des plus anciennes de la ville. En effet, cette dernière, d'architecture romane, fut érigée en 980 par un de nos aïeuls, l'Évêque Notger. Elle fut partiellement détruite en 1754 et remplacée par un édifice néo-gothique, la tour romane ayant toutefois été conservée.

Les qualités architecturales et historiques de cet édifice ne peuvent être niées.

Mais l'usure du temps commence à avoir raison des pierres et, à défaut de rénovation et de consolidation de l'édifice, le risque d'éboulement paraît certain.

Une demande de classement ou de placement sur la liste en tant que site exceptionnel de l'ensemble du site a été introduite auprès de votre Ministère.

La chambre régionale de la Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles avait proposé ce classement ou tout au moins, dans une première étape, le classement des deux tours, cette demande étant appuyée par la Ville de Liège elle-même.

Toutefois, il appert que ce site n'a pas été repris sur la nouvelle liste des monuments exceptionnels, ce qui m'étonne à plus d'un titre. En effet, l'on ne peut nier les qualités architecturales du site, reconnues par la CRMSF elle-même.

De plus, une réaffectation non cultuelle des lieux était prévue puisqu'une partie du cloître sera reconvertie en logements sociaux. Or, vous avez, à diverses reprises, précisé qu'une telle réaffectation avait tout votre soutien, puisqu'il y avait une affectation plus précise dans ce cadre.

Dès lors, je ne vois guère de raison objective au refus de classement ou de placement sur la liste de ce site en tant que monument exceptionnel. Quelle est votre analyse ?

Pouvez-vous m'éclairer, M. le Ministre, sur les raisons qui ont conduit à ce refus de votre part ?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Ce bâtiment a effectivement des qualités historiques et architecturales indiscutables.

Une proposition de classement ou de placement sur la liste des monuments exceptionnels a effectivement été introduite. Je rappelle cependant que la Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles n'a qu'une compétence d'avis et qu'il appartient *in fine* au Gouvernement de décider.

Je souligne que la ville de Liège compte 17 monuments appartenant au patrimoine exceptionnel de la Région wallonne.

Il ne faut pas oublier que les bâtiments classés sont subsidiés à 95%, ce qui est énorme. Ce département me pose des problèmes budgétaires majeurs et je ne sais pas continuer à classer tous les bâtiments comme patrimoine exceptionnel, même si je ne nie pas leurs différentes qualités.

C'est embarassant, mais je ne peux rien ajouter de plus.

M. Michel de Lamotte (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Il ne faut pas en vouloir à la ville de Liège d'avoir un patrimoine aussi riche et exceptionnel. C'est en grande partie à Liège que le patrimoine wallon se situe.

Je voudrais cependant souligner qu'on risque de se retrouver à un moment ou un autre face à un problème d'éboulement, par exemple, ou à certaines difficultés physiques. Il faudra alors décider ce qu'il convient de faire.

Différentes interventions ont d'ailleurs eu lieu sur quelques monuments exceptionnels wallons, ces dernières années.

Dès lors que ce bâtiment n'est pas en bon état, qu'envisagez-vous de faire ? Comptez-vous l'inscrire sur la liste des monuments exceptionnels ? Entre temps, des mesures de sauvergarde sont-elles envisagées ?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Ce n'est pas impossible.

M. Michel de Lamotte (cdH). – Je tenais à attirer votre attention sur cette problématique.

LE TRANSPORT EXCEPTIONNEL PAR LA ROUTE RÉGIONALE

M. Edmund Stoffels (PS). – Le problème existerait à plusieurs endroits, mais permettez-moi de vous citer l'exemple qui m'a été relaté par les citoyens de ma région. J'ai pris le soin de vérifier sur le site www.mobilit.fbov.be la véracité des propos qui m'avaient été rapportés.

Le Ministère fédéral de la Mobilité propose un réseau d'itinéraires pour les poids lourds d'une hauteur maximale de quatre mètres cinquante et d'une masse maximale de 90 tonnes.

Venant d'Allemagne, l'itinéraire proposé est de quitter l'autoroute E40 à Eynatten (sortie 39), d'emprunter la N 68 traversant Hauset pour rejoindre la N3 après avoir traversé Hergenrath, de continuer sur la N 3 en traversant plusieurs villages dont celui de Henri Chapelle pour enfin reprendre l'autoroute à Battice. Cette proposition vaut aussi en sens inverse.

On suggère donc à des poids lourds et des convois exceptionnels de quitter l'autoroute – je suppose pour éviter que des camions de 90 tonnes et plus ne passent sur les ouvrages d'art – et on les envoie traverser un ensemble de localités où ils causent d'importants problèmes de sécurité et d'inconfort et, plus grave encore, des dégâts aux habitations des riverains.

Les poids lourds de 90 tonnes et plus causent également des dégâts à la voirie régionale. En général, elles ne sont pas faites pour supporter des poids extrêmes. À terme, la couche risque de se transformer et de présenter des fissures qui seront les prémisses de dégradations plus importantes.

Ceux qui m'ont contacté ont lancé un appel à l'aide à la Région wallonne demandant une intervention auprès de l'autorité fédérale afin de remédier à cette situation. Je suppose que la préoccupation des Verviétois doit être fort semblable à celles des autres citoyens se trouvant sur les itinéraires proposés.

Monsieur le Ministre, êtes-vous au courant de cette situation et de ces propositions d'itinéraires ? Sont-elles concertées avec la Région wallonne ? Que faire pour éventuellement sortir les transports lourds des localités concernées ? Que faire pour protéger les routes contre les dégradations provoquées par ces transports exceptionnels ?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Cette problématique relève exclusivement du pouvoir fédéral.

Je sais que la difficulté d'établir les itinéraires résulte entre autre de la volonté de solutionner les multiples contraintes liées aux gabarits et aux ouvrages d'art.

La Région wallonne n'est donc pas concernée par ce dossier.

Tout ce que je peux faire, c'est de relayer votre demande au niveau fédéral. N'ayez crainte, ce sera fait.

Je voudrais toutefois souligner que la fréquence des passages des convois exceptionnels reste faible.

M. Edmund Stoffels (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Je confirme que la fréquence de ce type de transport est beaucoup moins importante, mais elle existe et cause certains inconvénients.

J'apprends aussi que le Fédéral a décidé de prendre seul ses responsabilités, sans consulter la Région wallonne. Il devra donc en assumer les conséquences.

Enfin, je prends acte que vous allez relayer mon intervention au niveau fédéral et j'espère réellement qu'une solution pourra être trouvée.

M. le Président. – Notre ordre du jour est épuisé. La séance est levée.

- La séance est levée à 16 heures 35 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR

M. Jean-Luc Crucke, MR

M. Michel Daerden

M. Michel de Lamotte, cdH

M. Jacques Etienne, Président

M. Pierre-Yves Jeholet, MR

M. Michel Lebrun, cdH

M. Charles Pire, FN

M. Edmund Stoffels, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

CRMSF	Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine
DGRNE	Direction Générale des Ressources naturelles et de l'Environnement
FIA	Fédération internationale de l'automobile
GSM	Système global pour Communications mobiles
ISF	Intercommunale Spa-Francorchamps
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
SPCSF	Société de Promotion du Circuit de Spa-Francorchamps
TVA	Taxe sur la Valeur ajoutée