

PARLEMENT WALLON

SESSION 2005-2006

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Voir CRAC N° 143 (2005-2006)

Séance publique de Commission *

**Commission du Budget, des Finances,
de l'Équipement et du Patrimoine**

Lundi 22 mai 2006

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

SOMMAIRE

<i>Organisation des travaux</i>	4
<i>Questions orales</i>	4
<i>Question orale de Mme Bidoul à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le RAVeL sur la Croix de Hesbaye»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Bidoul, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	4
<i>Question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'avancement des projets RAVeL»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	5
<i>Organisation des travaux</i>	7
<i>Question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la suppression des taxes sur les débits de boissons»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	7
<i>Question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le remplacement du Pont Feluy au-dessus du canal Bruxelles-Charleroi»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Fontaine, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	8
<i>Question orale de M. Thissen à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la situation des dossiers de remise à niveau des bassins de natation suite aux nouvelles réglementations de sécurité et d'hygiène»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Thissen, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	9
<i>Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la dation d'œuvres d'art»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	11
<i>Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'actualisation des données de la Région wallonne sur la pollution sonore, leur publicité et la mise en œuvre des mesures antibruit, notamment dans la commune de la Bruyère»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Dethier-Neumann, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	12
<i>Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la détérioration des arbres et l'absence de trottoir et de piste cyclable lors de la réfection de routes régionales, notamment sur la N67 entre Eupen et la frontière allemande»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Dethier-Neumann, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	14

Question orale de M. de Lamotte à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'augmentation du nombre de tués sur nos routes wallonnes»

Orateurs: M. le Président, M. de Lamotte, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 15

Question orale de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, à M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique, et à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les initiatives prises par le Gouvernement pour sécuriser les abords des écoles»

Orateurs: M. le Président, M. Wesphael, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, en son nom et aux noms de M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique, et à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, 17

Question orale de M. Grommes à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la disparition du marquage au sol sur le réseau routier wallon»

Orateurs: M. le Président, M. Grommes, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 18

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

Présidence de M. Jacques ÉTIENNE, Président.

La séance faisant l'objet d'un compte rendu intégral commence à 15 heures 03 minutes.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – La question orale de M. Calet a été transformée en question écrite.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE

**DE Mme BIDOUL À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LE RAVeL SUR LA CROIX DE HESBAYE»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bidoul à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le RAVeL sur la Croix de Hesbaye».

La parole est à Mme Bidoul pour poser sa question.

Mme Bidoul (MR). – Je souhaiterais vous entretenir quelque peu d'un sujet sur lequel je vous ai déjà interrogé, à savoir, la signalisation des derniers kilomètres du tronçon manquant du RAVeL entre Perwez et Sauvenière, de la commune de Gembloux, sur l'ancienne ligne 147 de la SNCB.

Actuellement, la majeure partie de la ligne 147 fait partie du réseau RAVeL et constitue l'un des tronçons appelé la «Croix de Hesbaye».

Les travaux d'aménagement de cette voie désaffectée, entamés depuis le début des années 90, ont permis de relier Jodoigne à Perwez et Sauvenière à Gembloux.

Depuis son inauguration, cette voie lente connaît un succès sans cesse croissant si l'on considère le nombre d'utilisateurs de tous âges, qu'ils soient cyclistes, promeneurs, cavaliers ou simplement amoureux de la nature.

Beaucoup d'entre eux aimeraient néanmoins poursuivre leur promenade entre Perwez et Sauvenière et regrettent donc amèrement que ce tronçon ne soit pas actuellement aménagé en voie lente et sécurisée. Il s'agit en réalité d'une petite portion manquante d'environ huit kilomètres.

Mes questions sont les suivantes : la réaffectation de ce petit tronçon est-elle à l'ordre du jour du Gou-

vernement ? Si oui, quel sera l'agenda des travaux qui permettrait d'entrevoir la mise en service de ce dernier maillon manquant au RAVeL sur la Croix de Hesbaye ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La réalisation d'un itinéraire RAVeL sur l'ancienne voie ferrée 147, entre Gembloux et Perwez, figure bien dans mes objectifs en matière de voies lentes. Le projet est explicitement intégré dans ma programmation pluriannuelle de travaux pour la période 2005-2009.

Deux obstacles perturbent toutefois actuellement le bon déroulement de l'aménagement.

D'une part, une partie de l'ancienne ligne a été revendue à proximité de l'ancienne gare de Sauvenière. J'ai donné instruction à mon département voici plusieurs mois de procéder à l'acquisition de la parcelle concernée. Le rachat est en cours par le biais du Comité d'acquisition.

Deuxième problème, à Grand-Leez, une partie de l'assiette a été contaminée par une société aujourd'hui en faillite. Cette affaire se règle actuellement par voie judiciaire, entre la SNCB et le curateur.

Il est clair que dans l'attente, le passage sur cette assiette est compromis.

C'est dès lors pour cette raison que j'ai retenu comme première phase des travaux la liaison entre le centre de Gembloux et l'ancienne gare de Sauvenière.

Cette liaison empruntera d'ailleurs la passerelle récemment construite au-dessus de la Nationale 4.

Ce dossier est en cours d'étude et est retenu au programme 2006 de mon département à concurrence d'un montant de 250 000 euros. La demande de permis d'urbanisme sera sollicitée au début du second semestre de cette année pour une mise en adjudication dans le courant du dernier trimestre 2006.

Les travaux devraient donc commencer au printemps 2007.

Je compte réserver, en 2007 et 2008, un montant total d'un million d'euros en deux phases pour relier

Sauvenière à Perwez, pour des réalisations concrètes sur terrain en 2008 et 2009.

Je poursuis donc l'objectif d'avoir achevé la mise en œuvre de la ligne 147 entre Gembloux et Perwez avant la fin de mon mandat ministériel en juin 2009.

Si les deux problèmes que j'ai soulevés au début de mon intervention ne pouvaient être solutionnés rapidement, il faudrait évidemment se résoudre à interrompre en deux endroits l'itinéraire projeté et assurer localement des liaisons via des routes communales existantes.

Croyez bien que j'entends tout mettre en œuvre pour ne pas devoir en arriver à ce principe.

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

Mme Bidoul (MR). – Je vous remercie pour ces différents éléments et prends note du calendrier et de l'énoncé des deux obstacles. Je resterai très attentive à ce dossier qui me tient particulièrement à cœur.

QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'AVANCEMENT DES PROJETS RAVeL»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'avancement des projets RAVeL».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, ma question a été adressée il y a quelques jours et des informations ont sans doute été diffusées dans la presse lors.

J'aurais souhaité, à la faveur de cette question, faire le point avec vous concernant la situation des différents projets RAVeL en Province de Namur.

Si je le fais à ce stade-ci c'est parce que le Conseil provincial de Namur a consacré une réunion thématique à l'ensemble de la situation des modes de déplacements doux, des RAVeL et autres tronçons à réaliser ou programmer dans les prochaines années.

Il s'agit des tronçons de Namur-Profondeville, de la ligne 150 Ciney-Rochefort, de la ligne 147 entre Sombreffe et Perwez, la Traversine, le RAVeL de la Molignée et enfin, la ligne Rops reliant Ermeton à Sambreville. Ces six tronçons devraient être réalisés d'ici 2009.

Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, faire le point sur la situation qui, je pense, devrait retenir l'attention des amateurs de la Petite Reine, et des autres.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Il est évident que la Province de Namur bénéficie déjà d'un réseau RAVeL relativement cohérent.

Au cœur de la capitale wallonne se croisent d'ailleurs deux itinéraires majeurs, l'axe Nord-Sud reliant Dinant à Tirlemont – le RAVeL 2 – et l'axe est-ouest reliant Charleroi à Liège – le RAVeL 1.

Cette «croix» principale se complète progressivement par la mise en œuvre de nouveaux projets ou l'amélioration de certains maillons des itinéraires RAVeL 1 et 2.

Commençons si vous le voulez bien par les améliorations des itinéraires existants.

En premier lieu, j'ai le plaisir de vous informer que je viens d'autoriser l'engagement budgétaire de la réalisation d'un itinéraire RAVeL en bord de Meuse entre Wépion et La Plante. Ce chantier d'un montant de 636.260 euros a été confié à la société TWT. Il se déroulera pendant le second semestre 2006.

Sur le même axe, mon département étudie l'amélioration du cheminement cyclo-piéton entre l'écluse de La Plante et le pont de Jambes en rive gauche de Meuse. Le trottoir actuel est en mauvais état et étroit au droit des arbres qui bordent la Nationale.

Ce dossier est étudié en concertation entre le MET et la Ville de Namur. Il pourrait déboucher sur une adjudication pour la fin de cette année en vue d'une réalisation en 2007.

Au cœur de Namur toujours, un projet de passerelle cyclo-piétonne est à l'étude au sein du MET pour relier le chemin de Halage de Meuse au pont des Ardennes, en rive gauche.

Actuellement ce passage s'effectue via une traversée assez dangereuse de la bretelle routière passant sous le pont des Ardennes à hauteur du rond-point du Square Masson et puis par un escalier peu commode à emprunter par les cyclistes.

Il est clair que la passerelle supprimera ces deux difficultés.

En fait, là, je n'ai qu'un petit problème, je dois obtenir un permis d'urbanisme. Il m'est donc difficile de vous dire quand je vais pouvoir effectuer les travaux. En effet, vous savez que nous avons toujours

quelques difficultés avec les permis et surtout, avec les plaintes qui en découlent.

Je voudrais vous parler de la ligne 150, entre Houyet et Rochefort, qui est actuellement en cours de prolongation de 3,5 km, entre le centre de Rochefort et la gare de Jemelle.

Pour rappel, l'aménagement de cette ligne représente un coût de 378 000 euros engagés dans le cadre du budget RAVeL 2005.

Ce projet permettra d'assurer la continuité du RAVeL au niveau de la commune de Rochefort. Les travaux consisteront en la pose d'un revêtement sur l'ensemble de la section soit 3,2 km de long et en la réparation de ponts présents sur le tracé.

Les travaux ont débuté contractuellement le 1^{er} mars, mais compte tenu des conditions climatiques difficiles en mars et en avril, l'activité n'a démarré de manière significative qu'au début du mois de mai.

L'itinéraire devrait être ouvert à la circulation vers le début du mois de juillet et les derniers parachèvements devraient être terminés avant la fin de l'été.

Cette nouvelle liaison du RAVeL sera très utile pour l'usage quotidien. Ainsi, les habitants du centre de Rochefort pourront se rendre à pieds ou à vélo à la gare de Jemelle.

Ensuite, sachez que nous poursuivons la mise en œuvre progressive de la ligne 147 qui relie Sombrefe, Gembloux et Perwez et qui fait l'objet de la question précédente.

L'an dernier, la commune de Sombrefe a réalisé un pré-RAVeL sur son territoire. Cette année, j'ai réservé un budget de 250 000 euros pour relier le centre de Gembloux à l'ancienne gare de Sauvenière via la passerelle réalisée en 2004 sur la N4. Les travaux proprement dits sont prévus pour 2007.

Comme j'ai eu l'occasion de vous le dire, nous irons vers Perwez en 2008 et 2009.

Autre projet majeur en cours d'étude: la Traversine. Cet itinéraire touche les communes de Namur et de Liège et relie Ciney à Hannut via Huy.

La partie liégeoise au Nord de la Meuse est en voie d'achèvement. Au Sud de la Meuse, entre Marchin et Ciney, il s'agit de la ligne 126, encore ferrée aujourd'hui. Je viens d'obtenir l'accord du Fédéral et de la société Infrabel, filiale de l'ex SNCB, pour défer, probablement au dernier trimestre 2006.

Je compte adjuger les premières phases de travaux à la fin de cette année pour un début significatif au printemps 2007, pour autant que les permis d'urbanisme soient obtenus. C'est embarrassant de dire cela, mais c'est vrai, nous faisons tout pour les avoir.

Comme vous le précisez très justement, la liste n'est pas fermée et évolue constamment sur base du travail de terrain réalisé par les acteurs locaux que constituent les communes, les provinces ou les diverses asbl actives en la matière.

Ainsi, ces derniers mois, le projet de boucle sur la ligne 150 entre Anhée et Fosses-la-Ville, que certains proposent d'appeler le RAVeL Félicien Rops, a fortement mûri.

La proposition actuellement sur la table consisterait à réaliser rapidement un itinéraire de type pré-RAVeL sur cet axe par les autorités communales et/ou le monde associatif.

Mon département collaborerait en réhabilitant les ouvrages d'art et en sécurisant les carrefours avec les voiries croisées par l'itinéraire.

Le dossier est actuellement en cours d'étude et d'estimation budgétaire au sein de mon département, en concertation avec l'asbl IDEF qui a imaginé le projet, et je n'exclus donc pas de pouvoir inclure ce projet dans ma programmation, en 2008 et 2009, pour autant qu'on puisse dégager un consensus sur les aménagements à réaliser, ce que je crois tout à fait réaliste à ce stade.

Enfin j'en viens au RAVeL de la Molinee, qui prolonge le RAVeL Félicien Rops. Une première partie du trajet est en phase finale d'étude.

Vu la présence des drains, il est réalisé sous l'égide du BEP du département du tourisme de mon collègue Benoît Lutgen, avec la participation technique de mon département.

Il me revient que des contraintes de type environnementales perturberaient actuellement le bon avancement de ce dossier. Comme je vous l'annonçais voici quelques semaines, l'accord du département de l'Environnement, relevant également de mon collègue M. Lutgen, n'est pas encore définitivement acquis pour réaliser un itinéraire RAVeL sur la Molinee.

Les discussions et négociations se poursuivent. Dès que le permis d'urbanisme sera acquis, les adjudications pourront être programmées pour voir les premiers travaux réalisés peut-être dès l'hiver 2006-2007.

Je voudrais, pour terminer, attirer votre attention sur le fait que tous ces dossiers présentent parfois des difficultés administratives qui pourraient rendre les calendriers idéaux que je vous ai cité quelque peu perturbés.

Au rang des difficultés, la nécessité d'avoir l'accord d'Infrabel pour défer certains tronçons, l'obtention des permis d'urbanisme, les accords requis pour les passages à proximité des zones Natura 2000 et les expropriations de certaines parcelles revendues.

Je pense avoir ainsi fait le tour des projets retenus en matière RAVeL en Province de Namur.

Vous constaterez, Monsieur de Député, chers Collègues, que votre belle province n'a pas été oubliée.

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

M. Borsus (MR). – Je le constate effectivement et je vous en remercie.

Je pense que ces dossiers avancent significativement et j'en suis particulièrement heureux.

Ils touchent, dans certains cas, des déplacements utilitaires pour la population habitant les sites concernés, voire des déplacements scolaires vers les lieux de travail.

Dans d'autres cas, ils sont un maillage de convivialité, de loisir, et constituent un complément dans une région qui est en développement touristique.

Je ne peux que me réjouir et continuer à encourager le développement de l'ensemble de ces réseaux en Province de Namur et remercier le Ministre pour l'attention qu'il y réserve et qu'il a réservé à la question.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Si chacun est d'accord, M. Borsus ayant une présidence à assumer ailleurs, je vous propose de lui permettre de poser immédiatement sa question initialement prévue à la douzième position de notre ordre du jour.

QUESTION ORALE

**DE M. BORSUS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA SUPPRESSION DES TAXES
SUR LES DÉBITS DE BOISSONS»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la suppression des taxes sur les débits de boissons».

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

M. Borsus (MR). – Je serai bref, Monsieur le Ministre, pour faire le point avec vous concernant le projet que vous nous avez annoncé récemment de supprimer la taxe d'ouverture des cafés et autres tavernes.

Vous savez que cette taxe était d'un autre âge et que l'ensemble des éléments qui avait motivé son instauration à une certaine époque est aujourd'hui très largement obsolète.

En effet, souvent nous considérons qu'un lieu de rencontre, un débit de boisson ou tout autre, serait souhaitable et joue un rôle de lieu de rencontre dans les villages. Il faudrait les maintenir plutôt que les combattre.

Dès lors, je souhaiterais vous demander quel est l'état de ce dossier? À quel moment le secteur concerné peut-il escompter l'adoption du texte supprimant cette taxation?

Pour l'ensemble des débits de boissons, où sera la limite entre la taverne, le café ou le restaurant?

Allez-vous, par ailleurs, supprimer, par la suite, d'autres taxes qui pénalisent le commerce de proximité? Je pense notamment à certaines taxes sur les enseignes lumineuses ou sur les vitrines. En effet, il n'y a pas de raisons de s'arrêter en si bon chemin me semble-t-il.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je vous confirme qu'un projet de décret a été adopté par le Gouvernement wallon en sa séance du 4 mai 2006.

Le projet vise la suppression pure et simple des cinq taxes, à savoir, la taxe d'ouverture, la taxe quinquennale, la taxe annuelle, la taxe sur les débits de boissons occasionnels et la taxe sur les débits de boissons ambulants.

Aucune restriction n'est contenue dans le projet, ce qui veut dire, en d'autres termes, que la suppression bénéficiera indistinctement à tous les établissements où des boissons fermentées sont servies – tavernes, cafés, bars, restaurant, etc.

Ce projet a été transmis ce 5 mai 2006 – nous n'avons donc pas traîné – pour avis au Conseil économique et social, ainsi qu'au Ministre fédéral des Finances, sur la faisabilité technique du projet.

Dès réception de ces avis, le projet fera l'objet d'une seconde lecture au niveau du Gouvernement pour ensuite être transmis au Conseil d'État.

Le texte ne prévoit pas d'effet rétroactif. Il entrera en vigueur, sur base de la première rédaction, à sa date de publication au *Moniteur*.

En ce qui concerne les autres taxes que vous évoquez, je suis tenté de dire qu'il y en a beaucoup qui

sont du ressort des Pouvoirs locaux et qui ne sont donc pas de mon ressort direct.

Peut-être pourrions-nous nous tourner vers mon collègue M. Courard. En effet, je n'ai pas à intervenir en la matière.

Dans le cadre qui nous occupe, notre volonté est de travailler le plus rapidement possible.

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

M. Borsus (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces précisions dont je prends bonne note.

Je vous remercie également, Monsieur le Président, pour votre souplesse.

QUESTION ORALE

**DE M. FONTAINE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LE REMPLACEMENT DU PONT FELUY
AU-DESSUS DU CANAL BRUXELLES-CHARLEROI»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le remplacement du Pont Feluy au-dessus du canal Bruxelles-Charleroi».

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

M. Fontaine (MR). – Monsieur le Ministre, ce n'est pas la première fois que je vous interroge sur ce dossier. J'ai régulièrement attiré votre attention sur l'état de dégradation des ponts qui enjambent le canal de Bruxelles-Charleroi, et ceci, en raison du trafic intense mais également du développement des activités de la pétrochimie et de l'arrivée de nouveaux logisticiens.

Lors de ma dernière question orale sur le sujet, le 2 mai 2005, vous me précisiez que le pont reliant Feluy et Familleux ferait l'objet d'un *monitoring* quasi permanent afin d'en évaluer le degré de dangerosité.

Vous me précisiez également que son franchissement en alternance tel qu'organisé actuellement ne présente pas de risque particulier. Ce constat, aussi rassurant semble-t-il, n'enlève cependant rien à la nécessité de procéder à terme au remplacement du pont.

De plus, ce pont est essentiel aux entreprises des zonings de Feluy pour avoir accès aux autoroutes en direction de Bruxelles, Charleroi et Mons.

Enfin, vous ajoutiez que les nouvelles étaient positives puisque le dossier devrait pouvoir être remis en

adjudication au plus tard en septembre prochain, avec la perspective de réaliser les travaux au cours du premier semestre 2006.

Aujourd'hui, les travaux n'ont toujours pas commencé. Nous sommes bientôt au terme du premier semestre 2006 et je doute qu'il soit possible de construire pareil ouvrage d'art en deux mois.

Par ailleurs, le permis d'urbanisme délivré le 29 mars 2004 vient d'être prolongé d'un an à dater de ce 29 mars 2006.

Mes questions sont les suivantes, Monsieur le Ministre.

Disposez-vous des résultats du *monitoring* permanent qui est en place sur ce pont et quels en sont les résultats aujourd'hui alors que le pont est très dégradé ?

Le franchissement en alternance est en effet organisé, mais croyez-vous qu'il soit confortable pour les usagers porteurs de dynamisme au cœur d'une zone de développement économique, de maintenir encore longtemps ce franchissement en alternance ?

Pouvez-vous me dire de quelle façon faut-il comprendre la prolongation du permis d'urbanisme ? Doit-on comprendre que le projet avance, mais une fois de plus, uniquement sur papier ? Comment expliquez-vous que l'on en soit toujours à ce point alors que le MET a été alerté du problème déjà en 1998 ?

Le MET viendrait de décider de la construction de deux nouveaux ronds-points de part et d'autres du canal en complémentarité du nouvel ouvrage. Quand les travaux de construction du nouveau pont pourront-ils enfin débiter ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – L'adjudication annoncée fin 2005 a dû être reportée parce que l'objet du cahier spécial des charges portait sur l'ensemble des travaux, à savoir, le volet construction du nouveau pont et le volet réaménagement des voiries, de part et d'autre de l'ouvrage.

S'il est évident que ces deux volets sont indispensables pour permettre la mise en service du nouvel ouvrage, il convient toutefois de savoir qu'en raison du principe de spécificité des articles budgétaires, il n'est pas possible d'autoriser l'adjudication de ces deux volets sur un seul article relatif à la réparation/remplacement de pont à la structure déficiente.

Cet article ne permet pas de prendre en compte le volet voirie.

C'est pour cela que nous avons demandé que le cahier spécial des charges soit remanié en conséquence.

Je peux vous confirmer que le résultat du *monitoring* permanent est stable et le pont ne présente pas plus de menace d'effondrement que par le passé, ce qui explique le choix effectué de revoir le cahier spécial des charges et de postposer la mise en adjudication.

La prolongation du permis de bâtir était indispensable car en raison de la suspension de l'adjudication, le délai légal allait être dépassé avant d'entamer les travaux.

L'adjudication des travaux de construction du nouveau pont est prévue au début du second semestre 2006 pour commencer les travaux début 2007.

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

M. Fontaine (MR). – Je remercie le Ministre pour toutes ces précisions. J'espère ne pas devoir le réinterpeller à nouveau l'an prochain sur le sujet.

C'est un dossier vraiment important pour la Région wallonne.

M. le Président. – M. Crucke et Mme Dethier-Neumann n'étant pas encore présents, je vous propose de passer à la question de M. Thissen. Avant cela, nous allons suspendre brièvement nos travaux.

– *La séance est suspendue à 15 heures 31 minutes*

– *La séance est reprise à 15 heures 38 minutes.*

M. le Président. – La séance est reprise.

Je remercie M. Crucke de bien vouloir accepter que M. Thissen puisse intervenir avant lui dans l'ordre du jour de nos travaux.

QUESTION ORALE
DE M. THISSEN À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA SITUATION DES DOSSIERS
DE REMISE À NIVEAU
DES BASSINS DE NATATION
SUITE AUX NOUVELLES RÉGLEMENTATIONS
DE SÉCURITÉ ET D'HYGIÈNE»

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

niveau des bassins de natation suite aux nouvelles réglementations de sécurité et d'hygiène».

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

M. Thissen (cdH). – Ma question ne sera pas très longue. Elle vise simplement à faire le point sur la situation des piscines en Région wallonne.

En effet, voici quelques années, à la suite d'accidents répétés, il avait été décidé de revoir l'état de toutes les piscines, et des mesures de conservation, de prudence, de précaution et de prévention ont été prises, entraînant d'ailleurs la fermeture d'un certain nombre de piscines.

Il y a presque un an, de nombreuses piscines en plein air en Région wallonne se sont vues refuser leur réouverture pour non-conformité avec les nouvelles réglementations de sécurité et d'hygiène.

Suite à ce changement, différentes piscines ont introduit des dossiers de remise à niveau pour se mettre justement en conformité avec la nouvelle réglementation.

Parmi ces dossiers, certains sont assez lourds puisqu'ils nécessitent une rénovation complète, qui peut être la remise en état de l'espace bassin, l'installation de rampe pour les personnes à mobilité réduite, l'ascenseur, la rénovation des vestiaires/sanitaires, la ventilation, le chauffage, l'amélioration de l'isolation acoustique pour diminuer la résonance, le renouvellement de l'installation électrique, et d'autres travaux, notamment des travaux de carrelage, etc.

Tous ces travaux nécessitent bien sûr du temps mais sont surtout grands consommateurs de subsides.

Monsieur le Ministre, voici quelques semaines, vous avez fait un premier pas en donnant votre accord pour la remise en état de 20 piscines en Région wallonne, ce qui représente une belle avancée.

Quelles sont les piscines concernées? Quel est l'état de la situation des dossiers introduits? Quel est le montant total qui y est réservé? Quel est le nombre de dossiers qui ont été déposés? Quels sont les critères de répartition, de fixation des priorités?

Globalement, quel est le *planning*, que ce soit pour cette année ou les années suivantes, de manière à ce que nous sachions dans quels délais nous pourrions espérer boucler ce dossier et faire en sorte que toutes les piscines puissent de nouveau être opérationnelles en Région wallonne?

À titre accessoire, je souhaiterais savoir ce qu'il en est pour les subsides sollicités en faveur de la piscine de Verviers.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Il est vrai qu'avec les nouveaux textes, de nombreux dossiers de mise en conformité ont été déposés auprès de mon Administration.

Bien naturellement, je mets à disposition de notre collègue la liste récapitulative des dossiers en cours ainsi que leur état d'avancement; il y en a une quinzaine.

Je rappelle également qu'en date du 20 avril dernier, le Gouvernement a décidé, dans le cadre du financement alternatif, d'octroyer un budget de 26.250 euros afin de financer divers investissements en matière d'infrastructures sportives et, dans le cadre de cette enveloppe, une partie est réservée à la rénovation de la piscine de Braine-le-Comte, de Lobbes, de Jonfosse, de Ciney et de Charleroi.

Ces investissements représentent 9,1 millions d'euros de subsides.

Dans les dossiers qui n'ont pas encore vu le jour, il y en a qui sont toujours à l'étude, soit au sein de l'administration, soit au sein du Cabinet.

Je ne vous cache pas que chaque fois, j'essaie de donner suite, mais il est impossible, au vu des demandes qui arrivent, de pouvoir les honorer toutes, et ce, à cause du budget à disposition. Je suis sans arrêt confronté à ce problème-là, ce qui est d'ailleurs extrêmement embarrassant, d'autant que les projets coûtent de plus en plus chers car ils sont de plus en plus importants.

C'est d'ailleurs ce qui m'avait amené – je ne dis pas que c'est une bonne idée – à plafonner l'intervention pour pouvoir faire quelques dossiers additionnels. Quand je plafonne l'intervention, les communes n'en veulent plus!

Je dois d'ailleurs vous avouer que dans ma commune, j'ai arrêté le projet. Je ne voulais en aucune façon déroger aux règles pour ma commune, mais à un moment donné, j'ai dit au Collège que la quote-part communale devenait trop grande. Je préfère qu'on postpose le projet à des temps meilleurs parce que c'est insupportable pour la commune.

En ce qui concerne Verviers, le dossier se trouve actuellement au sein de mon Cabinet et est en attente d'une promesse de principe.

Cet investissement représente quelque 850.000 euros de subsides. Actuellement, ce sont plus de 22 millions d'euros de subsides qui sont en attente d'une promesse de principe.

Je voudrais rappeler que c'est vraiment un cas d'application. En effet, mon budget en matière de grandes infrastructures représente 6,8 millions. Là,

nous avons un problème qui me semble très concret. Je n'ai vraiment rien contre le projet de Verviers, croyez-le bien, et nous allons essayer de le faire avancer.

En fait, il y a deux choses. J'essaie toujours d'équilibrer entre les différentes disciplines sportives et j'essaie toujours d'équilibrer de manière sous-régionale. Je suis toujours à la recherche de ce double équilibre, je pense d'ailleurs qu'il n'y a pas moyen de s'en sortir autrement.

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

M. Thissen (cdH). – Je comprends bien que vos moyens soient limités et que tout ne puisse pas se faire en un jour. Je comprends aussi que vous fixiez des critères par discipline et de manière parfois un peu sous-régionale. Je pense que d'autres critères peuvent intervenir, notamment les taux d'occupation, les besoins en infrastructures sportives, peut-être plus criants à certains endroits qu'à d'autres.

Je pense que la natation reste tout de même un élément très important de l'activité sportive, même si effectivement il est bien reconnu que c'est une des infrastructures les plus coûteuses, en tout cas à l'usage. Pour les communes, c'est un poids énorme.

J'aurais aimé vous entendre sur le temps que vous vous accordez pour rattraper le retard et ce, afin de donner une indication aux Collèges communaux.

Certes, quand vous avez des dossiers tels que ceux-là, vous réservez des sommes dans vos budgets communaux et puis vous ne savez absolument pas si vous avez une chance d'obtenir ou non le subside dans un délai raisonnable. Cela pose également des soucis au niveau de la gestion communale et c'est là que j'aurais aimé avoir un peu plus de précisions.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Il m'est difficile de vous répondre parce que je ne veux pas dire n'importe quoi. Je vous comprends bien, mais en fait tout dépend de ce que nous allons pouvoir, dans le cadre du contrôle budgétaire et surtout du budget 2007, dégager comme financement. Tout va tenir à ça!

En effet, si je n'arrive pas à obtenir une nouvelle tranche de financements alternatifs, je n'arriverai pas à sortir les projets.

M. Thissen (cdH). – Oui, mais si des moyens alternatifs supplémentaires sont dégagés, les infrastructures vont-elles pour autant être considérées comme prioritaires?

En effet, il faut tenir compte des grandes priorités du plan Marshall.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je crois qu'il est possible de dégager quelques moyens de financements alternatifs additionnels.

En réalité, en l'état actuel des choses, tout ce qui est relatif au plan Marshall est, sur le plan théorique en tout cas, financé. Par voie de conséquence, – et je peux vous dire qu'il y a un suivi budgétaire très serré – dans l'état actuel des choses, il n'y a pas de dérapage dans le cadre du financement du plan Marshall. Ce qui veut dire que, dans les départements qui n'ont pas été concernés par le plan Marshall, je trouve légitime qu'il y ait des revendications. C'est le cas pour les infrastructures sportives, mais aussi pour les travaux publics. On veut mettre l'accent fondamentalement sur l'entretien et les besoins sont énormes, surtout à la sortie de l'hiver.

Dans le cadre du débat budgétaire, croyez bien que je vais, tant pour les infra-sports que pour les travaux publics, solliciter quelques moyens additionnels.

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

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

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA DATION D'ŒUVRES D'ART»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la dation d'œuvres d'art».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je voudrais vous interroger sur un sujet que j'aime beaucoup, à savoir, la dation. Cette formule, qui n'est pas très connue, permet de s'acquitter de ses droits de succession en léguant, ou plutôt en donnant, des œuvres d'art en contrepartie.

Il faut reconnaître que ce système permet souvent d'éviter que des œuvres de renommée internationale quittent le pays ou la Région et, c'est une manière de lutter contre l'exode.

Le système a été modifié dans le cadre de la loi-programme du 11 juillet 2005, puisqu'auparavant, les Régions percevaient la valeur correspondant en numéraire, tandis que, depuis lors, il y a cette possibilité de devenir directement propriétaire des œuvres. Et donc, ce sont ces œuvres dont le patrimoine wallon s'enrichit.

Ma première question concerne l'affectation de ces œuvres et vous a déjà été posée en juillet 2005, mais vous aviez dit que vous souhaitiez en débattre au sein du Gouvernement avant de répondre. Je suppose que le Gouvernement en a débattu et que l'on peut, aujourd'hui, connaître la manière dont cette affectation se passera.

Toujours dans la même optique, peut-on imaginer que le public en sera le premier bénéficiaire ou cela ira-t-il dans des endroits plus confinés? Il s'agit quand même de patrimoines publics wallons. La Région wallonne imagine-t-elle travailler avec la Communauté française sera-ce réellement une politique autonome de la Région wallonne?

Quel sera l'impact financier de ce type de politique? Quel est le coût de ce type de procédure? Souhaitez-vous favoriser cela? Et enfin, peut-on disposer d'un cadastre des œuvres retenues? Quelle est la nature de ce patrimoine et sa valeur?

Quel est l'impact, sur le travail de la Commission spéciale, du recours de la Flandre devant la Cour d'arbitrage contre le nouveau régime de dation qui intègre les représentants des Régions au sein de ladite Commission spéciale? La Flandre se montre-t-elle toujours hostile à la dation?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, il est vrai que l'article 83/3 du Code des droits de succession dispose que tout héritier, légataire ou donataire, peut demander d'acquitter tout ou partie des droits exigibles du chef d'une succession, au moyen de la dation d'œuvres d'art, selon certaines modalités.

Jusqu'il y a peu, l'État fédéral pouvait devenir seul possesseur de ces œuvres en reversant à la Région la valeur correspondante d'œuvres qu'il recevait en dation. La loi-programme du 11 juillet 2005 – articles 48 et 49 – a transféré cette faculté dans le chef des Régions, à savoir, la possibilité de refuser ou d'accepter la dation.

Pour assurer cette faculté, cette loi prévoit l'intégration, dans la Commission spéciale créée par l'article 83/4 du Code des droits de succession, de

trois représentants des Régions. Ceux-ci disposent d'un droit absolu de statuer sur l'opportunité des dations.

La nouvelle Commission a été mise en place et a tenu sa première réunion le jeudi 27 avril 2006.

J'entends bien encourager la dation par une meilleure information des citoyens car cette formule permettra le maintien, en Belgique, d'œuvres d'art de renommée nationale ou internationale.

Si la Région wallonne est favorable au procédé, le droit de refuser une dation est absolu. Il a d'ailleurs été appliqué à deux reprises depuis l'introduction de cette formule, notamment, tout récemment – pour une valeur de 80.800 euros –, à la suite d'expertises négatives quant aux exigences qualitatives des œuvres pour être considérées comme patrimoine culturel mobilier national.

Un troisième dossier va être soumis au Gouvernement wallon avant les prochaines vacances.

Vous comprendrez, dès lors, que l'impact de la dation sur le budget est actuellement quasi nul.

Je pense, comme vous, que les œuvres acceptées suivant la formule de dation doivent bénéficier à tous les Wallons. La Région wallonne coopérera donc dorénavant pour assurer un caractère public à ces œuvres.

En ce qui concerne les œuvres mises à disposition d'institutions wallonnes, je dispose de la liste des œuvres assurées dans les Cabinets des Ministres du Gouvernement wallon, dont la plupart sont situées dans la Maison jamboise et ses annexes.

La valeur totale assurée s'élève à 1.162.679,88 euros.

Enfin, je puis vous rassurer quant au recours déposé par la Flandre devant la Cour d'arbitrage contre le nouveau régime de la dation qui introduit les Régions dans la Commission qui statue sur leur opportunité.

En accord entre elles, les Régions se sont prononcées favorablement sur le fait que la Commission spéciale travaille sans le représentant flamand pour tous les dossiers wallons et bruxellois, malgré le recours introduit, cela au nom de la «continuité du service public».

Le Ministre fédéral des Finances a aussi précisé que ce n'est ni au musée, ni aux héritiers qu'il appartient de décider de la localisation des œuvres, mais bien aux pouvoirs publics qui «paient», en renonçant aux droits de succession, c'est-à-dire les Régions.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE

**DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,**

SUR

«L'ACTUALISATION DES DONNÉES

DE LA RÉGION WALLONNE

SUR LA POLLUTION SONORE,

LEUR PUBLICITÉ ET LA MISE EN ŒUVRE

DES MESURES ANTIBRUIT,

NOTAMMENT DANS LA COMMUNE

DE LA BRUYÈRE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'actualisation des données de la Région wallonne sur la pollution sonore, leur publicité et la mise en œuvre des mesures antibruit, notamment dans la commune de la Bruyère».

La parole est à Mme Dethier-Neumann pour poser sa question.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, au mois de décembre dernier, je vous interrogeais sur le problème grave de pollution sonore dont sont victimes les habitants de la commune de la Bruyère, en Province de Namur, et sur la politique de la Région wallonne pour remédier à ce type de situation particulièrement dommageable en matière de santé publique.

Je retiens de votre réponse les éléments suivants : il y a plusieurs manières de répondre à ce type de pollution sonore, qui passent soit par la modification du revêtement routier, soit par l'installation de murs artificiels ou végétaux ; une liste objective de priorités de résolution de ces problèmes est établie en fonction de la gravité des pollutions sonores subies ; les données sur lesquelles se base cette liste datent, pour la plupart, de l'année 2000 ; aucune mesure sonore n'avait été réalisée pour ce qui concerne le centre du village de Rhisnes, dont pas mal de citoyens se plaignent pourtant d'une grave pollution sonore.

Pouvez-vous dès lors me dire, Monsieur le Ministre, dans quel délai comptez-vous réactualiser les données recueillies en 2000 et ce, afin d'établir une liste des pollutions sonores objectivée en fonction de l'évolution de la circulation, de la dégradation du revêtement routier ou d'autres paramètres ?

Pouvez-vous me communiquer la liste de vos priorités et la rendre accessible aux citoyens, par exemple via le site Internet du MET ?

Vos services ont-ils pu, depuis décembre dernier, procéder à une évaluation de la pollution sonore dans le centre du village de Rhisnes ; si oui, dans quel ordre de priorité se trouve cette zone ? Cette zone est-elle classée en place utile ? Dans quel délai les travaux pourront-ils être entrepris ? Sous quelle forme : prolongement du mur antibruit ou renforcement du mur végétal ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, je rappellerai que la liste hiérarchisée des sites wallons exposés au bruit du réseau routier et autoroutier s'effectue sur base d'un indicateur : l'UCE.

Cet indicateur correspond à la combinaison du niveau d'exposition de chacune des maisons exposées sur un site. Sa mise au point nécessite non seulement de déterminer les «couloirs» d'iso-niveaux de bruit à l'intérieur desquels se trouvent les maisons, mais aussi de les dénombrer de façon exhaustive.

L'indice est calculé en tenant compte du nombre de maisons concernées, de la somme pondérée des niveaux sonores perçus dans chaque habitation, d'un facteur correctif de niveau, si certains bâtiments sont des écoles ou des hôpitaux.

Certes, cet outil n'est pas parfait, mais il permet la hiérarchisation objective et réaliste des diverses demandes. La liste compte aujourd'hui 353 sites dont les indices UCE varient de 57,5 à 93,1. Ceux-ci seront donc traités suivant leur classement dans la liste, au fur et à mesure de la mise à disposition des crédits.

Le classement d'un site dans la liste est évolutif.

En effet, régulièrement, le MET actualise ces mesures pour prendre en compte la variation du trafic, ou encore notamment la modification éventuelle des performances acoustiques du revêtement routier.

La dernière actualisation de cette liste a été faite en août 2005 et un appel d'offres européen devrait être lancé afin de procéder à l'actualisation complète des 353 sites pour avril 2007.

Cette liste n'est pas accessible directement au public par le fait-même de cette perpétuelle évolution, mais il est bien évident que, tant mon Administration que mon Cabinet, sont à la disposition de chacun pour répondre aux citoyens qui souhaiteraient obtenir des renseignements propres à un site ou à une zone particulière, ce qui se fait d'ailleurs très régulièrement.

Venons-en à la commune de la Bruyère au sujet de laquelle vous m'aviez déjà questionné en décembre dernier. Depuis cette date, mes services ont examiné le mur antibruit de Rhisnes pour lequel existent seulement des passages de sécurité à la jonction des parties végétales et métalliques. Ces jonctions sont réalisées sous forme de silencieux et existent depuis la mise en place du mur. Celui-ci ne présente de trous à aucun endroit et il ne faut donc pas prévoir de réfection.

Des mesures de bruit ont été réalisées au printemps 2006 dans le centre du village, et plus exactement dans les rues Bois de Broux, du Spinoy, de la Station, de la Falize et d'Emines.

Les niveaux sonores relevés par vent portant de sud-est oscillent entre 50 et 55 db (A) et l'UCE ne dépassent nulle part la valeur de 55.

Le site du centre du village de Rhisnes ne sera donc pas intégré dans ladite liste. Le seul site retenu dans la commune est celui de la route de Gembloux. Les aménagements qui pourraient y être apportés se feront en fonction des moyens budgétaires disponibles.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Quand allez-vous intervenir ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je ne peux vous répondre. Tout cela dépend des moyens dégagés.

Actuellement, dans le cadre d'un partenariat avec le secteur de la construction, je souhaite utiliser les déblais de construction et les boues de dragage non contaminées pour amplifier les merlons.

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

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Je vous remercie pour cette précision.

J'aurais voulu savoir quelles étaient les conditions du vent au moment des «mesurages». Les chiffres peuvent-ils être différents si les mesures sont prises à 8 heures du matin, lorsque les gens conduisent leurs enfants à l'école et partent au travail, ou si elles sont prises à 7 heures du soir ?

Quant au partenariat en prévision, je suppose que cette méthode ne pourra que vous permettre d'obtenir plus de moyens, et donc de travailler plus vite et d'avancer rapidement dans la liste des travaux.

QUESTION ORALE
DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA DÉTÉRIORATION DES ARBRES
ET L'ABSENCE
DE TROTTOIR ET DE PISTE CYCLABLE
LORS DE LA RÉFECTION
DE ROUTES RÉGIONALES,
NOTAMMENT SUR LA N67 ENTRE EUPEN
ET LA FRONTIÈRE ALLEMANDE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la détérioration des arbres et l'absence de trottoir et de piste cyclable lors de la réfection de routes régionales, notamment sur la N67 entre Eupen et la frontière allemande».

La parole est à Mme Dethier-Neumann pour poser sa question.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, des travaux de réfection ont été entamés, début avril, sur la Nationale 67 entre Eupen et la frontière allemande. C'est une route que je connais particulièrement bien pour l'avoir empruntée souvent à pieds et en vélo.

Malheureusement de graves dégâts sur les couronnes et les racines des arbres bordant la Nationale 67 ont été causés lors de ces réfections. C'est ainsi que, sur toute la longueur du tronçon où ont lieu les travaux, des branches d'un diamètre allant jusqu'à 20 cm ont été arrachées aux arbres qui le bordent, parfois plusieurs branches sur un même arbre. Et j'ai même pu constater que les racines ont été rasées à ras du tronc.

D'autre part, les habitants d'un quartier d'Eupen desservi par la Nationale 67 regrettent, à juste titre, l'absence de trottoir et de piste cyclable sur ce tronçon de route qui, soit dit en passant, mène au CRIE d'Eupen et à une partie des réserves naturelles des Hautes Fagnes.

Il est, à mon avis, incompréhensible de planifier des travaux de réfection sans prévoir ni trottoir, ni piste cyclable au moins jusqu'au quartier résidentiel qui se situe à environ un kilomètre de la sortie de la Ville d'Eupen.

Les cahiers des charges types de la Région wallonne pour la réfection des routes prévoient-ils des clauses de protection des arbres et haies qui bordent les routes ? Quelles sont ces clauses ?

Quelles sont les conséquences, pour un entrepreneur qui contreviendrait à ces clauses ?

Qui est responsable de la surveillance et du contrôle des travaux de réfection ?

À qui les citoyens peuvent-ils adresser leurs griefs ?

Les dégâts aux arbres relatés ci-avant ont-ils été relevés ? Quelles ont été les conséquences pour l'entrepreneur responsable de ces dégâts ?

Comment justifiez-vous l'absence de trottoir et de piste cyclable ? Est-ce un manquement de la part de la commune ou y a-t-il eu discussion par rapport à la planification éventuelle entre la commune et le MET.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, permettez-moi de vous rappeler que les besoins de la Ville d'Eupen en matière de travaux publics et d'équipement sont nombreux et qu'il m'est impossible de satisfaire tout et tout de suite.

En quelques mots, je vous citerai : le projet de réhumanisation de la route d'Herbesthal, qui dépasse les deux millions d'euros, le nouvel échangeur à créer sur l'A3 pour accéder au futur zoning, estimé à 800.000 euros, la réfection de la route de Montjoie, la N67, à l'origine de votre question de ce jour.

Les travaux pour lesquels vous m'interpellez représentent un investissement de l'ordre de 1 200 000 euros TVAC. Ce n'est pas rien. Ils ont été confiés par adjudication publique à la société Bodarwé.

Ces travaux consistent en une réfection de la chaussée proprement dite dans la partie agglomérée de la route N67, Eupen-Montjoie.

La chaussée était tellement détériorée à cet endroit qu'il était devenu impératif de procéder à un traitement rapide en profondeur du coffre de la chaussée sous peine de devoir fermer la route à la circulation.

Pour répondre précisément à vos diverses sous-questions, permettez-moi de vous dire que :

- ces travaux sont financés à 100 % par mon département. Ils ont été conçus et sont surveillés par la Direction des routes de Verviers. Vous trouverez les coordonnées précises de ce service dans n'importe quel annuaire ou sur le site Internet de mon Administration. C'est au MET que doivent être adressées les demandes d'information précises ou les réclamations ;
- ces travaux sont exécutés conformément aux clauses administratives et techniques du cahier des charges ;
- dans le cas précis de la route qui nous préoccupe, les arbres sont proches de la chaussée et il était impossible de réaliser correctement les travaux de

renovation sans élaguer partiellement les branches les plus basses. Permettez-moi de préciser que ces élagages ont été généralement réalisés dans les règles de l'art, en ce compris, des traitements au goudron végétal des parties coupées. Il me revient, c'est vrai, que certaines branches ont été brisées accidentellement en lieu et place d'une coupe bien nette, mais dans tous les cas, la situation a été «régularisée» rapidement, ne mettant pas en péril la viabilité des arbres concernés ;

- les présents travaux ont pour vocation de rénover la structure de la chaussée et non de créer des pistes cyclables et des trottoirs, ce qui aurait pratiquement doublé le budget nécessaire. Cette option de route ne figure d'ailleurs pas dans les itinéraires cyclables à aménager dans le cadre du schéma directeur des aménagements cyclables. Pour rappel, ce schéma directeur a été établi en étroite concertation avec les acteurs concernés, parmi lesquels les autorités communales ;
- cela étant dit, les travaux à l'origine de votre question ont été conçus et sont réalisés de manière à permettre la création ultérieure éventuelle de trottoirs à réaliser éventuellement par l'autorité communale.

En conclusion, les travaux sur la N67 sont conformes à la demande exprimée par la commune d'Eupen, à savoir, l'intervention rapide sur la chaussée proprement dite. Toutes les précautions sont prises pour respecter mieux les arbres et plantations qui jouxtent la chaussée, en intégrant les contraintes de gabarit nécessaire aux travaux.

La création ultérieure de trottoirs, par la commune, reste par ailleurs tout à fait envisageable.

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

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, je vous remercie de votre sincérité. Si je viens vers vous, c'est pour bien délimiter et prendre conscience des responsabilités de chacun.

Vous me dites que la Ville d'Eupen pose beaucoup de demandes en matière de travaux publics et d'équipement. Je pense toutefois que, si on compare Eupen avec d'autres villes, on ne peut pas vraiment dire qu'il y a, chez elle, la moindre baronnie. Je préfère ne pas ouvrir ce débat ici.

Vous m'avez dit qu'on pouvait s'adresser au MET. J'aimerais savoir si, pour de tels travaux, il existe un plan d'ancrage à la commune ou si on ne peut s'adresser qu'au MET qui est uniquement francophone.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Il est aussi possible de s'adresser à la Direction des routes de Verviers dont le directeur est bilingue.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – En ce qui concerne les pistes cyclables et les trottoirs, vous dites qu'il est toujours possible, pour la commune, d'intervenir ultérieurement à ce sujet.

Ne serait-il pas plus intéressant, au niveau financier, de réaliser tous les travaux en même temps ?

Enfin, en ce qui concerne les dégâts causés aux arbres, nous ne sommes pas du tout du même avis. Ceux-ci ont été élagués comme si on avait coupé une simple haie.

Le résultat n'est vraiment pas beau et j'espère que des mesures vont être prises pour réparer les dégâts. J'aimerais aussi savoir qui replantera les arbres, si ceux-ci ne survivent pas.

QUESTION ORALE

**DE M. DE LAMOTTE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE TUÉS
SUR NOS ROUTES WALLONNES»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Lamotte à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'augmentation du nombre de tués sur nos routes wallonnes».

La parole est à M. de Lamotte pour poser sa question.

M. de Lamotte (cdH). – Monsieur le Ministre, le nouveau baromètre de la sécurité routière qui vient de paraître semble encourageant. En effet, par rapport à février 2005, le nombre d'accidents mortels a diminué de 8,1 %, soit 75 accidents en moins.

Toutefois, ces chiffres doivent être nuancés en Wallonie. En effet, ce nouveau baromètre démontre que le nombre de tués enregistrés sur place a augmenté de 2,9 %, contrairement à la Flandre où ce nombre a diminué de 12 %.

Pour 1.000 accidents en Région Wallonne, on dénombre 35 tués, ce chiffre passe à 16 pour la Région flamande. Alors que les statistiques étaient favorables à la Wallonie l'an passé, cette tendance semble se renverser.

Vous avez rappelé, à diverses reprises, que la sécurité routière constitue une priorité, ce que je ne peux qu'approuver. À plusieurs reprises, mon Groupe vous a interrogé sur divers aspects relatifs à la sécurité routière, à la fois au regard de l'infrastructure ou de l'entretien de nos routes, ces aspects jouant un rôle essentiel dans une politique de sécurité.

Le nombre de tués et de blessés graves sur nos routes est encore trop important. Il est primordial de prendre cette problématique à bras-le-corps. Notre Région et notre pays sont encore à la traîne par rapport à leurs voisins.

Lors d'une *interview* datant, si je ne me trompe, de début janvier, vous nous disiez que les radars étaient inutiles ! Selon vous, l'objectif principal est la prévention.

Il est vrai que la prévention joue un rôle primordial, mais d'autres aspects doivent également être accentués, dont les radars automatiques. Lorsqu'on parle de radars, on parle souvent de leur caractère répressif.

Pourtant, leur aspect préventif, répondant ainsi à votre objectif principal, ne doit pas être négligé, ce qui semble être le cas aujourd'hui.

En effet, lorsque les automobilistes sont avertis de la mise en place effective d'un radar automatique à tel endroit, notamment via la presse, ils sont plus enclins à réduire leur vitesse et donc à accroître la sécurité de tous les usagers.

En matière de radars automatiques, la stratégie est totalement différente en Flandre et en Wallonie. Alors qu'au nord du pays, l'installation de ceux-ci s'intensifie – 1.200 en état de marche – ; en Région wallonne, par contre, il existe 29 boîtiers qui sont vides.

Les chiffres récemment publiés semblent donner raison à la politique menée en Flandre. M. Landuyt a, par ailleurs, déclaré que nos routes et autoroutes étaient les plus dangereuses du pays et la raison invoquée semble être la vitesse.

À la lecture de ces nouveaux chiffres, on ne peut plus prétendre que les radars soient inutiles. Au contraire, ils contribuent à sauver des vies, à diminuer le nombre d'accidents, à la fois dans leur optique préventive et/ou répressive.

Il me semble urgent d'assurer l'efficacité des radars déjà existants et d'en accentuer l'installation, principalement dans les endroits dangereux qui en sont dépourvus.

Il me revient que des réunions ont lieu avec le SPF économie, notamment le service de métrologie, pour régler toute une série de problématiques et que les choses seraient en voie d'aboutissement.

Dès lors, Monsieur le Ministre, avec ces chiffres inquiétants, ne pensez-vous pas que la mise en place de radars automatiques permettrait de conscientiser les automobilistes à une conduite plus responsable et, par là, à sécuriser nos routes ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Vous m'interrogez sur le baromètre et je tiens à vous dire que, derrière les chiffres, il y a des drames humains.

En ce qui me concerne, toute victime est une victime de trop, ce dont nous parlons est donc un thème majeur et il n'y a pas de divergence sur l'objectif. Les chiffres donnés par le Ministre Landuyt pour février 2006 montrent une réduction de 5,2 % de tués en un an.

Une analyse plus fine, par région, permet de montrer que la situation est plus favorable en Flandre qu'en Wallonie, mais les premiers baromètres montraient des tendances plus fortes en Wallonie qu'en Flandre.

Je ne souhaite pas comparer les nombres d'accidents, je relève toutefois qu'il y a eu, sur une année, 512 tués en Flandre contre 484 en Wallonie, alors que notre réseau routier est plus étendu.

Je vous donnerai toutes les statistiques à cet égard. Il est indiscutable que le nombre de radars est plus important en Flandre qu'en Wallonie, mais il faut bien savoir que seuls les boîtiers relèvent de ma compétence ; les radars qu'ils doivent accueillir relèvent de la compétence de la Police fédérale.

En Région wallonne, les boîtiers sont installés dans des endroits accidentogènes qui ont été identifiés en collaboration avec la Police fédérale.

Tous les boîtiers ont été mis en place depuis un an, mais un problème juridique se pose au niveau fédéral, eu égard à une jurisprudence d'un Tribunal de Liège. Il apparaît, en effet, que, dans certaines conditions très particulières, les mesures effectuées par certains radars seraient imparfaites.

Cela a conduit à demander une homologation des radars par le service de métrologie. Le Parquet a souhaité que, préalablement à leur utilisation par la Police fédérale, chacun des sites soit homologué par le service fédéral de métrologie, ce qui est uniquement imposé pour le radar.

C'est à ce niveau que se situent les difficultés actuelles.

Je peux, en outre, vous confirmer que les boîtiers situés entre la liaison E40-E25 sont toujours utilisés par la Police fédérale et que le Parquet continue les pour-

suites des infractions qui y sont constatées. La Police fédérale a annoncé qu'elle disposait des budgets pour la mise en place de radars numériques avec photos digitales et traitement centralisé des contraventions.

Les boîtiers wallons ont été prévus pour cette technologie et la fibre optique wallonne peut assurer le transfert des données vers un poste central comme cela se fait en France.

Des actions sont notamment en cours dans différentes zones de police pour différents endroits de la Région wallonne.

De manière générale, mes compétences s'inscrivent dans le renforcement de la sécurité – j'y suis attentif –, et je me réjouis de la réduction du nombre d'accidents et de blessés.

M. le Président. – La parole est à M. de Lamotte.

M. de Lamotte (cdH). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je souhaitais vous entendre sur le caractère préventif du radar.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est très exactement ma thèse. Je pense qu'il faut informer les automobilistes sur la présence des radars, afin de favoriser leur action à caractère préventive.

M. de Lamotte (cdH). – Je m'étonne tout de même du rapport 1 200/29.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Les 1 200 radars qui sont présents en Flandre incluent principalement des radars posés sur des feux rouges.

Il ne s'agit donc pas à titre principal de radars visant à mesurer la vitesse, lesquels dans certaines circonstances particulières peuvent subir un parasitage.

QUESTION ORALE
DE M. WESPHAEL À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
À M. COURARD,
MINISTRE DES AFFAIRES INTÉRIEURES
ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,
ET À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LES INITIATIVES PRISES
PAR LE GOUVERNEMENT
POUR SÉCURISER LES ABORDS DES ÉCOLES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la ques-

tion orale de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, à M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique, et à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les initiatives prises par le Gouvernement pour sécuriser les abords des écoles», question que le Parlement a bien voulu accueillir, bien qu'elle porte principalement sur des éléments statistiques qui auraient dû conduire son auteur à privilégier la voie de la question écrite.

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

M. Wesphael (Écolo). – Le Ministre pourra effectivement me transmettre par écrit les données statistiques.

Je vous ferais remarquer que ma question était déjà inscrite à la Commission précédente et que M. le Ministre avait eu quelques soucis pour nous rejoindre à temps. Je ne suis pas à cheval sur ce genre de choses si cela ne se répète pas trop souvent.

J'ai été meurtri, comme beaucoup de gens, par de nouveaux incidents à la sortie d'écoles, notamment en région liégeoise, qui ont eu des conséquences assez graves, ceci en raison du fait que les aménagements nécessaires à la protection d'un certain nombre d'écoles étaient largement insuffisants, et comme l'écrivait récemment Test Achat: «*Rien ne sert d'imposer des panneaux de limitation de vitesse zone 30 sans concevoir et aménager les infrastructures pour forcer les automobilistes à réellement ralentir.*».

Il convient dès lors de compléter le dispositif législatif réglementaire pour les aménagements physiques partout où cela s'avère nécessaire.

Dans le cas de l'école sur la Grand-route de Herve, il était prévu, outre une zone 30, d'y installer un feu rouge.

L'objectif de ma question est de savoir, au-delà des chiffres que je vous demande, pour lesquels j'aimerais avoir des réponses, par écrit ou maintenant, où l'on en est dans l'évolution de ce dossier et de connaître les mesures d'accompagnement des zones 30 en Wallonie, lesquelles relèvent de vos compétences.

M. le Président. – Je remercie l'orateur pour l'effort de concision dont il a fait preuve.

La parole est à M. le Ministre Daerden qui répondra en son nom et aux noms de M. le Ministre Courard et de M. le Ministre Antoine.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Différentes commissions relatives au transport scolaire ont été mises

en place sous la tutelle de mon collègue André Antoine: une Commission wallonne de déplacements scolaires et 6 Commissions territoriales.

Toutes les écoles qui participent à un PDS ont, à cet égard, mis en place une Commission.

Le Gouvernement, pour sa part, a donné un incitant financier aux écoles qui participent à un PDS avec un budget de 90.000 euros sur deux ans pour, notamment, la réalisation de circuits permanents éducatifs de cours de récréation.

Il a, de même, attribué un budget de quelque 150.000 euros à des asbl pour des actions de sensibilisation dans les écoles participantes au PDS, de même qu'il a délivré, sur une période de trois ans, un budget de quelque 250.000 euros à trois asbl pour aider les écoles à finaliser leur plan d'action.

Enfin, il existe des crédits d'impulsion visant à soutenir la réalisation d'aménagements de sécurité sur le chemin de l'école.

En Région wallonne, près de 4.000 écoles sont situées le long du réseau routier communal et près de 700, le long du réseau routier régional.

J'observe qu'il ne faut pas les protéger toutes physiquement de la même manière et que des problèmes existent aussi sur le chemin de l'école.

À cet égard, la plupart des problèmes ont pu être résolus dans le cadre des PDS via les crédits d'impulsion.

Mon collègue, le Ministre Courard, vous informe que, depuis 1994, son département a accordé 5.750.000 euros aux communes pour sécuriser les abords des écoles.

Dans le cadre du plan Zen, son prédécesseur avait accordé des subsides de la Région wallonne pour que les communes aménagent les abords des écoles.

D'autres actions sont intervenues en 2002 et 2003, tandis qu'en 2004, vingt-huit communes ont reçu un montant global de 1.832.000 euros.

Enfin, le Ministre Courard a lancé, en juin 2005, le plan Mercure, dont le budget global s'élève à 15 millions d'euros pour les années 2005 et 2006.

Quatre axes sont développés dans le plan :

- la réalisation de cheminements sécurisés ;
- l'entretien des voiries ;
- la mise en place d'un éclairage public adéquat et adapté ;
- la réalisation de petits aménagements d'espaces publics conviviaux.

Je vous donne ici pour chaque axe, le nombre de demandes et le nombre de projets retenus. L'axe 1,

relatif à la réalisation des cheminements sécurisés pour les usagers les plus vulnérables, à la faveur des communes, c'est cela qui ressort très largement des statistiques.

Enfin, il vous signale qu'au travers de leurs programmes triennaux, les communes peuvent introduire divers dossiers de sécurisation subsidiés à hauteur 75 %.

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

M. Wesphael (Écolo). – Je prends acte de la réponse de M. le Ministre.

QUESTION ORALE

**DE M. GROMMES À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR**

**«LA DISPARITION DU MARQUAGE AU SOL
SUR LE RÉSEAU ROUTIER WALLON»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Grommes à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la disparition du marquage au sol sur le réseau routier wallon».

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

M. Grommes (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, le marquage du réseau routier est important parce qu'il permet de guider et d'avertir les usagers de la route, ainsi que de régler les trafics.

Cette signalisation participe à la sécurité des usagers de la route, et plus particulièrement à celle des usagers faibles comme les motards.

Sur de nombreuses routes, par l'effet du temps, celui-ci n'est pas visible. Ce qui est particulièrement dangereux par temps de brouillard ou de pluie.

Par ailleurs, lorsqu'un nouveau revêtement routier est mis en place, la période de non-marquage, trop longue, pose à son tour des problèmes de sécurité.

Je ne plaide pas ici pour un marquage intensif, et peut-être accidentogène, mais bien pour un marquage cohérent, efficace et dont l'impact financier serait limité.

Par ailleurs, nous devons réfléchir à la qualité de ce marquage. Il est nécessaire de lui assurer une rugosité suffisante, à peine d'en faire la cause de dérapages, principalement pour les deux roues.

La sécurité routière constitue un objectif primordial et vous en avez rappelé l'importance à diverses

reprises. Le marquage routier participe à cette sécurité. Dès lors, peut-on espérer une amélioration de la situation actuelle ainsi qu'une évolution de la qualité de rugosité de ces marquages ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je suis d'accord avec vous pour dire que le marquage routier est essentiel et, par ailleurs, complémentaire des autres supports de signalisation routière.

Les marquages, grande valeur réglementaire au sens du code de la route, dès lors, il est évident qu'il convient d'y apporter une extrême attention.

Deux hypothèses sont à retenir. Ce sont d'abord les sections qui font l'objet de travaux routiers. Dans ce cas, lorsqu'il y a un renouvellement des revêtements, sécurisation, création d'une nouvelle infrastructure, les bordereaux des entreprises comprennent des postes spécifiques de marquages routiers. C'est là que la touche finale à l'aménagement de la voirie.

La deuxième hypothèse, c'est l'entretien général des marquages. C'est réalisé dans le cadre de l'entretien ordinaire des routes et autoroutes de la Région wallonne. Chaque district conclut généralement ce que l'on appelle «le bail d'entretien des marquages» pour les routes dont il a la gestion et c'est réalisé par des entreprises privées. C'est généralement comme cela que ça se passe. Pour l'année 2005, cela représente un montant de 3,5 millions d'euros.

Toutefois, les enveloppes budgétaires ne sont pas extensibles et des priorités doivent être établies. La qualité des marquages concerne tant les peintures routières que thermoplastiques. Elle implique un cahier des charges spécifiques et fait l'objet d'essais techniques.

Quant à la rugosité, celle-ci est mesurée par le biais d'un coefficient exprimant la résistance aux glissements.

L'administration peut imposer, par exemple, dans les cas de grandes surfaces peintes, des conditions de rugosités très sévères. Ceci implique l'incorporation de produits antidérapants d'origine naturelle ou artificielle dotés d'un agrément technique. On ajoute que, pour réaliser un travail de qualité, le respect des conditions de pose est essentiel. En effet, les marquages doivent être réalisés dans des conditions de température ambiante supérieures à 0 °C et par sol sec.

Une Commission d'expert est instituée au sein de mon Administration afin d'examiner les prescriptions techniques imposées par les cahiers de charges. Cette commission se préoccupe bien entendu de la qualité des matériaux et de la bonne exécution des travaux. Elle est attentive au problème de rugosité qui est effectivement important pour la sécurité des motards.

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

M. Grommes (cdH). – Je remercie le Ministre pour sa réponse. Effectivement, dans tous les districts, il y a des arbitrages à faire entre l'entretien et ces éléments de sécurité. Donc, là, je ne peux que vous soutenir. Je l'ai déjà dit il y a quatre semaines en séance du Parlement.

Pour ce qui concerne la rugosité des marquages, j'attire l'attention de chacun sur ce que, même une petite ligne au sol, si elle est non rugueuse, peut être une cause d'accident.

Quant aux conditions à rencontrer lors de la pose des marquages, j'espère que nous bénéficierons d'une bonne saison qui favorisera notamment leur entretien.

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

– *La séance est levée à 16 heures 50 minutes.*