

PARLEMENT WALLON

SESSION 2005-2006

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Voir CRAC N° 53 (2005-2006)

Séance publique de Commission*

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

Mercredi 30 novembre 2005

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

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	3
<i>Questions orales</i>	3
 <i>Question orale de Mme Defalque à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le retard dans les dossiers ayant trait aux demandes de classement de monuments»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Defalque, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	3
 <i>Question orale de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le choix et l'évaluation des différents procédés de séchage des boues de dragage»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Wesphael, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	4
 <i>Question orale de M. Pirlot à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, et à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le contournement des villages de Signeulx, Baranzy, Musson et Halanzy»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Pirlot, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	6
 <i>Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'état des routes régionales»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	8
 <i>Question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les incidences du déneigement des voiries»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	9
 <i>Question orale de Mme Pary-Mille à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la problématique de la construction d'une route industrielle qui désengorgerait les boulevards de la Ville de Lessines»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Pary-Mille, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	10
 <i>Liste des abréviations courantes</i>	12

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

Présidence de M. Willy Borsus, Président.

La séance est ouverte à 10 heures 17 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

QUESTIONS ORALES

M. le Président – La question de M. Furlan à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le dragage des cours d'eau et le choix entre les techniques de lagunage et de filtre-pressé», sera transformée en question écrite du fait de son absence. La question de Mme Lissens à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la déviation de la circulation de la rue du Roua à Warnant», est reportée.

QUESTION ORALE

DE Mme DEFALQUE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LE RETARD DANS LES DOSSIERS AYANT TRAIT
AUX DEMANDES DE CLASSEMENT
DE MONUMENTS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defalque à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le retard dans les dossiers ayant trait aux demandes de classement de monuments».

La parole est à Mme Defalque pour poser sa question.

Mme Defalque (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, le 23 mars dernier, je vous interrogeais sur le retard constaté dans les dossiers ayant trait aux demandes de classement patrimonial. Dans son cahier d'observations, la Cour des comptes venait d'exposer les résultats particulièrement accablants de l'audit du service en charge de la politique de restauration des monuments classés en Wallonie. La Cour a, en effet, mis en évidence *«les incohérences du cadre réglementaire régissant le subventionnement des biens classés, ainsi que la persistance des man- quements, tant au stade de la passation et de l'exécu- tion des marchés qu'à celui de la mise en liquidation*

des subventions régionales». L'audit s'est également attaché à formuler une série de recommandations visant à remédier aux carences observées et à améliorer la pratique de gestion au sein du service concerné.

À la suite de ces constats, je vous demandais, Monsieur le Ministre, de me préciser ce qu'il ressortait du groupe de travail mis en place en vue d'une réforme du système. Je vous demandais encore si vous envisagiez une diminution du taux de subventionnement des travaux de restauration des biens classés.

En réponse à mes inquiétudes, vous me répondiez alors que les propositions du groupe de travail seraient rapidement connues, que vous alliez recruter des architectes mais que vous ne donniez, je vous cite, *«jamais de date»* quant à leur entrée en fonction.

Notre patrimoine a un urgent besoin de soins. J'espère, Monsieur le Ministre, que vous mesurez la gravité de la situation. Si vous laissez aller les choses, nous risquons d'assister à la dégradation irrémédiable de richesses patrimoniales que plusieurs générations nous ont léguées. Nous ne pouvons transmettre des ruines à nos successeurs. Ce serait indécent. C'est inacceptable.

Dès lors, pourrais-je connaître, Monsieur le Ministre, l'état d'avancement de ces dossiers?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Madame la Députée, je souhaite tout d'abord marquer une adhésion totale sur le fait que *«laisser aller les choses»*, en matière de patrimoine, est inacceptable. C'est d'ailleurs loin d'être le cas en Région wallonne. Les montants consacrés à la restauration, mais surtout les taux de subventionnement, peuvent sans risque être comparés à ce qui existe ailleurs en Europe. Il faut entretenir ce qui est classé, et peut-être encore classer quelques monuments, mais on ne peut pas tout classer!

De plus, d'après les constats de mon administration et de la Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles, constat que je partage, il y a trop de biens classés et peut-être pas toujours ceux qui devraient l'être. C'est pourquoi je mène avec mes services une réflexion sur les critères pour mieux choisir les biens

qui doivent être classés. Comme vous le savez, ces classements ont une incidence d'ordre budgétaire et je me dois, en tant que gestionnaire de la matière, d'insister sur une plus grande sélectivité en matière de classement.

Comme je vous le signalais en date du 23 mars dernier, j'ai décidé de procéder au recrutement de six architectes supplémentaires à la Direction de la Restauration. Ces six agents sont maintenant en fonction et ce service s'est vu renforcé par l'engagement de quatre agents supplémentaires : deux conducteurs de travaux et deux agents administratifs. Le responsable de cette direction a été changé et des formations spécifiques en matière de marché public sont maintenant dispensées au personnel. Quant au fonctionnement, la réforme se poursuit en collaboration avec le bureau d'audit externe. Ajoutons à tout cela la création d'une cellule comptable, le développement de l'information du service et la redéfinition de la mission des agents.

On peut donc dire qu'aujourd'hui, l'efficacité de ce service est améliorée.

Par ailleurs, j'ai rencontré la Cour des comptes en juin 2005 afin de vérifier que les mesures prises rencontrent leurs prescriptions en matière de contrôle.

Enfin, en ce qui concerne la sauvegarde de notre patrimoine, soyez assurée que je mets tout en œuvre pour en assurer la pérennité. Pour preuve, le budget consacré à la restauration de notre patrimoine est, chaque année, consommé entièrement à cette fin. En 2004, ce budget s'élevait globalement à 21.140.000 euros. On est donc loin de négliger cet important domaine que constitue le patrimoine.

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

Mme Defalque (MR). – Je remercie le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE

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

**«LE CHOIX ET L'ÉVALUATION DES DIFFÉRENTS
PROCÉDÉS DE SÉCHAGE
DES BOUES DE DRAGAGE»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le choix et l'évaluation des différents procédés de séchage des boues de dragage».

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

M. Wesphael (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je ne dois certainement pas rappeler ici la nécessité d'avancer rapidement dans le dragage de nos voies d'eau afin d'en renforcer la navigabilité et donc l'usage, ni revenir sur les débats déjà tenus quant au traitement de ces boues et quant aux filières à mettre en place à cet effet.

En ce qui concerne le traitement des boues, deux techniques ont fait l'objet d'expérimentations sur le terrain : le lagunage d'une part, qui est en œuvre sur le site du Vraimont ; le filtre-presse, d'autre part, dont le chantier de Hourpes, sur les rives de la Haute-Sambre, est terminé depuis quelques semaines, à la satisfaction des comités de riverains et acteurs du dossier.

Le chantier filtre-presse de Hourpes étant terminé, je souhaite vous interroger, Monsieur le Ministre, quant aux conclusions que vous pouvez tirer à ce stade, de ces expériences de terrain.

Dans votre réponse à ma question écrite du 18 juillet dernier, vous m'indiquiez avoir souhaité qu'un organisme extérieur évalue, de manière indépendante et objective, les deux techniques. Vous m'avez aussi indiqué que vous aviez chargé votre administration de passer un marché, notifié le 20 dernier, avec une association momentanée réunissant le Centre de recherche Terre et Pierre de Tournai, l'ISSEP et le Centre d'études économiques, sociales et environnementales de l'ULB.

Ce marché a pour objet la réalisation d'une étude multicritères comparative des deux procédés de traitement. Il se fondera sur la comparaison multicritères du filtre-presse de Hourpes et du lagunage dans le Centre de regroupement d'Erquennes. En comparant les deux procédés, sur des bases semblables avec des volumes comparables, le résultat de l'évaluation sera le plus représentatif, avez-vous précisé dans votre réponse.

Concrètement, je souhaite savoir quels seront les critères de comparaison pris en compte, en matière de respect de la santé des riverains, sur le plan des nuisances sonores ou odorantes, au niveau de l'efficacité du processus et de la précision du travail de dragage, des délais de procédure, de la vitesse d'exécution du chantier, de l'occupation des sols, des possibilités d'utilisation des produits en aval de cette opération de traitement, de rejets en eaux usées et, pour terminer, en termes de coûts, tenant compte, naturellement, des effets de masse susceptibles d'amortir les coûts fixes.

Sur base des informations déjà données par l'entreprise qui a mené à bien le chantier du filtre-presse, et sur base des éléments repris dans la soumission et l'octroi du marché pour le dragage par lagunage d'Erquennes, je vous remercie de me permettre de faire le point sur le séchage des boues de dragage en

tenant compte de ces éléments nouveaux et particulièrement intéressants.

Il me semble d'ailleurs opportun qu'il soit d'ores et déjà tenu compte de ces éléments dans l'examen et les décisions à prendre pour le dragage d'autres voies navigables, principalement dans le Hainaut, et plus particulièrement à propos des sites qui font l'objet de vives réactions locales, non seulement des riverains, mais aussi des responsables locaux.

Monsieur le Ministre, n'estimez-vous pas utile de différer certaines soumissions pour du dragage par lagunage dans les zones où les oppositions locales à cette technique sont fortes, afin de vous réserver la possibilité d'y appliquer la technique du filtre-pressé ?

Dans votre réponse à ma question du 18 juillet dernier, vous indiquiez : *« En ce qui me concerne, sous réserve que l'évaluation précitée confirme la conférence de presse donnée par l'entrepreneur, je me réjouis de disposer de deux procédés techniques permettant de réaliser l'objectif de séchage des boues. Des conditions sont imposées pour les centres de regroupement à l'issue des études d'incidences effectuées dans le cadre de leur permis d'urbanisme, des conditions seront vraisemblablement imposées à l'issue de l'évaluation du filtre-pressé. Ces conditions seront strictement respectées car il est évident qu'en ce qui me concerne, aucun risque ne peut être pris, de quelque nature que ce soit. »*

Ceci me permettra vraisemblablement de disposer de deux procédés fiables dont la mise en concurrence peut me garantir que le séchage des boues, qui est, je le rappelle, mon principal objectif, puisse se faire dans les meilleures conditions. »

Si je me réfère à la dernière communication des résultats du chantier filtre-pressé de Hourpes, donnés par l'entreprise soumissionnaire, j'en conclus que votre souhait du mois de juillet est rencontré et qu'il y aura effectivement mise en concurrence des deux techniques, en tenant compte de tous les critères que je viens d'évoquer. Dans ce contexte, je suis persuadé que des projets de lagunage, soutenus notamment par le MET, mais contestés par les riverains et les pouvoirs locaux, seront bien remplacés par des chantiers de filtre-pressé. J'espère que vous partagez cette analyse.

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 Député, en ce qui me concerne, je pense aussi que le chantier de Hourpes a montré que, techniquement, le filtre-pressé fonctionne bien. Son rendement dans le cas du

volume relativement faible de Hourpes est par contre aléatoire par le fait que l'approvisionnement en boue n'est pas régulier, étant donné les caractéristiques des zones à draguer : soit il y a de la boue en faible épaisseur à certains endroits, ce qui a pour conséquence un temps de dragage plus long et une sous-alimentation des filtres, soit c'est l'inverse et c'est la drague qui attend. Quoi qu'il en soit, le marché s'est bien déroulé.

Il y a quelques années, le prototype du filtre-pressé a été testé sans succès, mais maintenant, le filtre-pressé fonctionne. On peut s'en réjouir puisqu'on dispose ainsi de deux techniques différentes pour solutionner un problème qui empoisonne nos voies d'eau.

Encore faut-il bien les utiliser, et donc connaître les spécificités de ces deux processus. C'est ce qui m'a conduit à mettre en œuvre ce chantier expérimental de Hourpes.

Depuis le prélèvement des boues jusqu'à leur valorisation, la filière du filtre-pressé est beaucoup plus rapide. Notons cependant que si on fait la comparaison des heures effectives de travail des machines et de la main-d'œuvre pour les deux procédés, il n'est pas certain du tout que le filtre-pressé mette moins de temps de travail effectif. C'est un point à étudier dans l'étude multicritères.

En ce qui concerne l'étude comparative que j'ai souhaité faire réaliser à l'issue de ce chantier expérimental, les résultats finaux ne seront connus que dans plus d'un an environ à dater du début du remplissage du centre de regroupement d'Erquelinnes, c'est-à-dire à la fin de l'évacuation des boues, dépendant des conditions climatiques essentiellement. En effet, les boues doivent y séjourner environ un an pour être séchées. Cependant, dès maintenant, je demande un rapport à mon administration sur base du chantier expérimental qui se termine à Hourpes et de l'expérience déjà acquise sur le lagunage au site de Vraimont. Je souhaite en effet que soient dégagées le plus rapidement possible les spécificités des deux procédés. Un ajustement éventuel sera fait à l'issue du chantier d'Erquelinnes, où les paramètres sont comparables.

Il est certain que le réseau des centres de lagunage déjà en place, établi dans le cadre d'une demande regroupant mon cabinet et les cabinets des Ministres Daras et Kubla, est particulièrement précieux, ne serait-ce que pour les opérations d'entretien régulier des cours d'eau, sans nécessiter le déplacement de matériel important.

L'occupation de la voie d'eau par le filtre-pressé, les rejets d'eau chargés de chaux, la possibilité de traitement biochimique après passage au filtre-pressé, les déplacements de poussières polluées dans les bassins de lagunage, sont autant de questions auxquelles cette étude doit fournir des réponses.

L'étude comparative en cours apportera en outre des éléments de réponse concernant l'impact de variables telles que les modifications de quantité, de catégorie de boues, etc.

En ce qui concerne l'étude comparative que j'ai demandée, celle-ci reprend une description des sites concernés: superficies, capacités d'accueil, flux des matières entrantes et sortantes, origine et catégorie des matières entrantes, moyens d'exploitation (personnel, engins, laboratoires), mais aussi les aménagements prévus en matière de récolte et traitement des eaux de percolation ou de ruissellement, lutte contre le bruit et les vibrations, intégration paysagère, etc.

Cette étude devra également prendre en compte l'état de l'environnement: qualité des eaux rejetées, occupation des sols ou de la voie d'eau par les exploitations, niveau de bruit et vibrations, infrastructures de transport (réseau routier, voies navigables, RAVeL, etc.), influence des conditions météorologiques sur la technique utilisée, facteurs de risque, pollution atmosphérique (description des polluants réglementés et non réglementés liés au traitement et mode de transport des matériaux définis dans le cahier des charges), analyse chimique des boues séchées, etc. Les impacts sur la santé sont, bien entendu, présents dans plusieurs éléments de cette analyse.

En ce qui concerne votre demande de différer des soumissions pour le dragage avec lagunage, je voudrais attirer votre attention sur le fait que, là où des centres de lagunage existent, ils ont fait l'objet de permis d'urbanisme qui doivent d'ailleurs être mis en œuvre dans un certain délai et en respectant les conditions imposées.

À défaut de spécificités, les deux procédés, après avoir reçu toutes les autorisations nécessaires, doivent être présentés sur un pied d'égalité, non seulement en raison des impositions des marchés publics, mais aussi pour résoudre au coût minimum, ce problème qui dure depuis tant d'années.

Au moment où je supprime les droits de navigation, il importe de mettre tout en œuvre pour ne plus entraver l'utilisation de la voie d'eau, outil d'une mobilité durable.

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

M. Wesphael (Écolo). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE
DE M. PIRLOT À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
ET À M. ANTOINE, MINISTRE
DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LE CONTOURNEMENT DES VILLAGES
DE SIGNEULX, BARANZY, MUSSON
ET HALANZY»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pirlot à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, et à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le contournement des villages de Signeulx, Baranzy, Musson et Halanzy».

C'est M. le Ministre Daerden qui répondra à cette question.

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

M. Pirlot (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, la mobilité dans les zones rurales va être un enjeu politique, économique et social majeur dans les années à venir. Comment concilier la qualité de vie dont peuvent jouir nos concitoyens vivant dans nos nombreux villages et leur légitime désir de mobilité? Cette mobilité pouvant avoir plusieurs destinations: mobilité pour le travail, le loisir, déplacements pour les soins de santé...

À l'heure actuelle, très souvent, mobilité rime avec automobile et qui dit automobile dit infrastructures routières, sécurité sur les routes, nuisances environnementales et pollutions. Il ne s'agit pas ici de culpabiliser les citoyens qui utilisent leur voiture mais bien de leur faire prendre conscience que cette utilisation a un coût financier mais aussi environnemental et sanitaire.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je ferai une remarque. Dans le «plan d'actions prioritaires pour l'avenir wallon», le célèbre plan Marshall pour la Wallonie, le Gouvernement wallon a défini 5 pôles de compétitivité, dont le pôle transport logistique. Développer un tel concept implique de prendre en compte plusieurs paramètres comme les infrastructures routières, mais aussi les voies navigables et les infrastructures ferroviaires. Et à mon sens, le succès de ce pôle dépendra des synergies qui naîtront au sein des secteurs des transports par route, voies navigables et voies ferrées.

Notre belle région, en grande partie rurale, a besoin d'infrastructures de qualité. Par ailleurs, notre situation géographique fait que de nombreux poids lourds traversent nos villages. Chaque arrondissement connaît ses besoins en aménagements divers et autres contour-

nements. Pour se rendre compte de cette situation, il suffit de prendre les comptes rendus analytiques de cette commission. En effet, lors de chaque séance, un parlementaire intervient pour défendre les besoins légitimes de son arrondissement.

À mon tour, je voudrais vous interpellier sur une situation qui me tient particulièrement à cœur, le dossier de la N88.

À l'instar d'autres projets d'adaptation d'infrastructures routières, le dossier du contournement des villages de Signeulx, Baranzy, Musson et Halanzy n'est pas neuf. En effet, dans les années 70, on évoquait déjà cette déviation. Il semble même qu'au début des années 80, on ait procédé à des expropriations en vue de cette réalisation.

Dans ces villages, comme dans le reste de la Région wallonne, le trafic routier a fortement augmenté. Et les riverains espèrent tous que leur ville ou village, quelle que soit sa province, subisse le moins de nuisances possible.

Pour en revenir à ce dossier précis, je souhaiterais obtenir de votre part, Monsieur le Ministre, quelques précisions.

D'abord, je voudrais connaître l'état d'avancement de ce projet. Est-ce un simple projet ou bien des décisions concrètes ont-elles déjà été prises? Existe-t-il déjà un tracé? Des budgets ont-ils été réservés pour la réalisation de cette route?

Ensuite, il semblerait qu'il y ait plusieurs écueils empêchant la réalisation du contournement de ces quatre villages:

- le tracé de contournement (prévu par le Nord) traverserait des zones Natura 2000;
- qu'en est-il de l'inscription ou non de cette route au plan de secteur et des éventuelles implications de cette inscription;
- le coût de ces travaux serait très élevé?

Pour la région, la réalisation de ce contournement présenterait des avantages économiques non négligeables. Par ailleurs, moins les villages seront traversés par les camions, moins il y aura de risques d'accidents.

En tant qu'acteur et observateur avisé de la vie politique wallonne, je me rends bien compte qu'il est impossible de réaliser tous les contournements que demandent les citoyens. De plus, ceux-ci doivent être, et sont, étudiés et réalisés en tenant compte d'une stratégie globale de mobilité et de performance à l'échelle wallonne.

Si d'aventure, la réalisation de ce contournement s'avérait impossible ou postposée, serait-il possible d'envisager des aménagements afin de sécuriser la tra-

versée des villages? De plus, des itinéraires de délestage pour les poids lourds peuvent-ils être étudiés?

Je vous remercie pour les réponses que vous allez apporter à ces questions. De nombreux citoyens sont en attente de réponses claires et objectives.

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 remercie l'honorable membre pour cette question qui me permet de faire le point sur la sécurisation de la N88.

Mais tout d'abord, je voudrais revenir sur l'histoire d'un grand contournement des villages de Signeulx, Baranzy, Musson et Halanzy.

Les premières études à ce sujet ont été entreprises dans les années 70. Elles ont permis d'élaborer un projet qui a conduit à inscrire un tracé complet au plan de secteur.

Durant l'année 1986, il a été procédé à des expropriations mais uniquement à hauteur de Signeulx.

Ainsi, sur les 104 emprises que nécessiterait un grand contournement, il n'y en a que 21 qui ont été acquises à ce jour.

Ce tracé, d'une longueur de 14 km, traverse des zones «Natura 2000» à hauteur de Musson et Baranzy. Sa réalisation nécessiterait un investissement de l'ordre de 24 millions d'euros. À titre de comparaison, j'informe l'honorable membre que le budget d'investissement réservé à la Province de Luxembourg dans le domaine routier s'élève à 7 millions d'euros.

Ainsi, ce projet à lui seul engloiterait plus de trois années d'investissement en Province de Luxembourg. Ce sont autant de carrefours qui ne sauraient être traités, d'écoles sécurisées, de traversées de villages améliorées...

Devant cette difficulté, j'ai choisi une voie pragmatique centrée sur la sécurité au quotidien. Ainsi, j'ai lancé une étude d'aménagements de sécurité dans les traversées de ces villages visant, par des aménagements physiques, à réduire la vitesse et à dissuader les poids lourds en transit à emprunter cet itinéraire.

Cette étude est réalisée sous l'égide d'un comité d'accompagnement incluant les responsables locaux concernés.

Le Ministre Courard s'est même joint à moi afin de compléter les aménagements réalisés au niveau de la voirie par des aménagements de trottoirs et de chemins piétons.

En ce qui concerne les itinéraires de délestage des poids lourds, il s'agit du même problème que vous évoquiez dans votre question posée lors de la séance du 14 novembre dernier relative à la RN 87 et à la RN 83. Je vous demanderai donc de revoir la réponse que je vous ai faite à cette occasion.

QUESTION ORALE

**DE M. STOFFELS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'ÉTAT DES ROUTES RÉGIONALES»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'état des routes régionales».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, le nombre de kilomètres à remettre en état est impressionnant et ce, malgré l'augmentation de l'effort budgétaire des années précédentes. On peut comparer le programme d'entretien à une véritable course contre la montre : d'une part, un nombre important de routes se dégradent progressivement et, selon les conditions climatiques, parfois à un rythme accéléré, et d'autre part, le nombre de routes remises en état est en fonction des budgets disponibles.

Avez-vous une chance de gagner cette course contre la montre ? Peut-être, mais à condition de réparer par année un nombre de kilomètres plus élevé que le nombre de kilomètres qui se dégradent.

Avec le budget d'entretien, combien de kilomètres pouvez-vous remettre en état – d'ici jusqu'à la fin de la législature – comparés aux charges du passé et au nombre total de kilomètres qui sont dans un état de dégradation plus ou moins avancé ? Le solde représente la charge que vous transmettez à votre successeur, solde qui sera à compléter par le nombre de kilomètres qui se dégraderont d'ici 2009.

Au début de cette législature, vous annonciez un programme Marshall de la sécurité routière – à juste titre d'ailleurs, parce que le nombre d'accidents graves est trop important en Wallonie. Bon nombre d'accidents sont dus à une conduite inappropriée de l'utilisateur de la route, d'autres sont dus à l'état de la route.

Pouvez-vous nous indiquer les routes sur lesquelles des accidents se produisent à cause de l'état de la route ? Afin d'éviter de devoir produire un listing, je propose tout simplement d'informer le Parlement wal-

lon en annexant les données au compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

Des experts me disent que le non-renouvellement en temps utile de la couche d'usure permettrait à l'eau de pénétrer par les fissures jusque dans les fondements de sorte qu'en période de gel, ceux-ci risquent de subir des dommages majeurs. Alors que le remplacement de cette couche d'usure garantissant l'étanchéité permettrait de sauvegarder les fondements pendant beaucoup plus d'années.

En d'autres termes, il faudrait plutôt investir 50.000 euros par kilomètre au bout de 12 à 15 ans d'une route que de devoir investir 750.000 euros par kilomètre quelques années plus tard en procédant à la réfection de la route jusque dans les fondements. C'est comme dans les maisons : si on ne repeint pas les fenêtres régulièrement, on va devoir les remplacer au bout d'un certain temps.

Le bail d'entretien prévu dans chaque direction est – selon certains – nettement trop faible pour renouveler à temps la couche d'usure d'un nombre de kilomètres suffisant. Comparé au nombre de kilomètres que représente notre réseau routier et autoroutier, combien de kilomètres pouvez-vous protéger contre la pénétration des eaux avec le bail d'entretien ?

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 Député, en réponse à votre question, je tiens tout d'abord à vous signaler qu'il est souvent difficile de distinguer, dans un accident, ce qui peut être imputé à l'état des chaussées, et donc fournir la liste demandée n'est pas envisageable parce qu'impossible à établir scientifiquement.

L'entretien correct des revêtements routiers est une de mes priorités en matière de travaux publics. En effet, il s'agit d'un élément important pour la sécurité des usagers.

Comme vous le savez certainement, en cinq ans, j'ai augmenté de près de 50 % les crédits dévolus à l'entretien des routes régionales.

Il ne me paraît pas possible d'établir un lien direct entre le nombre de kilomètres entretenus chaque année et l'enveloppe globale attribuée à l'entretien car le coût kilométrique de l'entretien d'une chaussée dépend de nombreux facteurs tels que l'état du revêtement à entretenir, la nature de celui-ci, ou encore la largeur de ladite chaussée, et surtout de l'importance de la réfection qui peut aller d'un simple enduisage à une restauration totale.

Je suis entièrement d'accord avec vous quant à une politique optimale d'entretien, et je confirme tout à fait l'intérêt d'entretien régulier de la couche d'usure pour lutter contre les infiltrations d'eau, mais la réalité des budgets existe, c'est d'ailleurs pourquoi, avec les deux autres Régions, je cherche une solution pour majorer les moyens disponibles.

Enfin, je tiens à assurer une juste répartition des crédits routiers entre les différentes provinces wallonnes. À cet effet, je base les répartitions budgétaires notamment en fonction de la surface totale du réseau régional par province.

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

M. Stoffels (PS). – Je voudrais avoir un complément d'information. Au sein du MET, est-il possible d'obtenir une cartographie détaillée relevant l'état des 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. – Depuis quelques années, nous avons fortement développé la cartographie des routes. Celle-ci mesure la dégradation des voiries.

Il existe un certain nombre de critères qui nous permettent d'établir l'état des routes et celui-ci est repris comme tel dans la cartographie.

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

M. Stoffels (PS). – Je vous remercie de ce complément d'information.

QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LES INCIDENCES DU DÉNEIGEMENT
DES VOIRIES»

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 «les incendies du déneigement des voiries».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, il apparaît que le budget nécessaire à la rénovation des voiries est rela-

tivement réduit. Par ailleurs, le déneigement de ces voiries implique aussi un coût important qui, lors d'hivers rigoureux, grève le budget destiné à la rénovation et l'entretien des routes.

Paradoxe s'il en est puisque les moyens diminuent à un moment où on en aurait le plus besoin.

Pouvez-vous dès lors, Monsieur le Ministre, me préciser les impacts du déneigement sur l'enveloppe budgétaire 2005 réservée aux investissements et à l'entretien des voiries ? Quelle est votre analyse de ce constat ? Quelles solutions comptez-vous y apporter ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En réponse à la question de l'honorable membre, je voudrais avant toute chose relativiser quelque peu ses propos.

Chaque année, ce sont près de 234 millions d'euros qui sont consacrés au réseau routier dont environ 153 millions pour l'entretien, ceci comprenant les travaux de génie civil et d'électromécanique.

Lorsque les hivers sont rudes, le coût des épandages augmente. C'est ainsi que le coût de certains hivers s'élève jusqu'à 30, voire 35 millions d'euros.

Il est vrai que par le passé, une telle situation induisait un entretien réduit du réseau.

Dès 2004, pour pallier cette situation, j'ai créé une allocation budgétaire spécifique aux épandages. Cela après avoir créé déjà en 2001 une allocation spécifique à l'achat de sels de déverglage.

Lorsque les hivers sont rudes, comme en 2004 et 2005, les surcoûts liés au service d'hiver sont compensés par une réduction des investissements afin de ne pas pénaliser l'entretien du réseau.

Afin d'éviter cette situation, j'ai chargé mon administration d'optimiser l'utilisation des ressources financières allouées au service d'hiver.

Cela doit notamment se traduire par une optimisation et une meilleure utilisation des systèmes qui ont été développés ces dernières années afin d'assister les gestionnaires dans leur prise de décision. Un épandage ne doit être réalisé que lorsqu'il est strictement nécessaire.

En outre, nous avons investi dans de nouvelles techniques d'épandages permettant d'améliorer la qualité de ceux-ci.

Je souhaite également que le travail des entrepreneurs soit davantage contrôlé notamment au niveau des temps de parcours de circuits d'épandage et de la qualité du travail accompli.

Pour l'avenir, je pense qu'il faudra réfléchir à la définition de niveaux de services qui permettront de définir des priorités d'actions dans le cas d'offensives hivernales rigoureuses. Ainsi, les autoroutes et grands axes routiers qui assurent la mobilité du plus grand nombre doivent être mieux traités et plus rapidement. Dans cette optique, mon administration examine actuellement comment les circuits d'épandage pourraient être revus afin d'assurer cet objectif.

Enfin, je crois également qu'une bonne information permet à l'utilisateur d'apprécier l'état potentiel des routes et donc d'adopter le comportement le plus adéquat. Aussi, différents projets de suivi des épandages sont à l'étude afin d'améliorer à terme la qualité de l'information délivrée aux usagers par les médias.

Je n'ai jamais sollicité mes collègues du Gouvernement wallon pour augmenter mon enveloppe budgétaire lorsque les hivers ont été rudes. J'estime en effet qu'il incombe à chaque ministre d'assumer ce type de phénomènes aléatoires et imprévisibles.

QUESTION ORALE

**DE Mme PARY-MILLE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR**

**«LA PROBLÉMATIQUE DE LA CONSTRUCTION
D'UNE ROUTE INDUSTRIELLE
QUI DÉSENGORGERAIT LES BOULEVARDS
DE LA VILLE DE LESSINES»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pary-Mille à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la problématique de la construction d'une route industrielle qui désengorgerait les boulevards de la Ville de Lessines».

La parole est à Mme Pary-Mille pour poser sa question.

Mme Pary-Mille (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, le dossier de la construction d'une route industrielle qui relierait la chaussée de Grammont située à Lessines au nœud N° 30 de l'autoroute A8-E429 remonte à l'année 1976 où ce projet était dûment inscrit au plan de secteur. Malheureusement, la construction de cette route n'a jamais été engagée alors que le trafic industriel à destination des entreprises qui occupent les zonings nord et ouest de la Ville de Lessines a crû de manière exponentielle.

En outre, le comité de riverains des boulevards extérieurs dénonce le fait que les nuisances engendrées par le trafic du charroi lourd commencent dès

l'aube (environ 4 heures du matin) et sont handicapantes : bruit assourdissant engendré par les camions, poussière qui pénètre dans les maisons, fissures causées par les tremblements.

De plus, un nouveau concept de loisirs, annoncé depuis peu dans la région, pourrait générer le passage important de véhicules sur des voiries déjà saturées.

Dans un courrier que vous aviez envoyé voici cinq ans au comité de riverains, vous indiquiez que la Ville de Lessines avait été sollicitée à défendre la création d'une route industrielle dans le cadre de la programmation pluriannuelle 2001-2003 des travaux publics de la Ville de Lessines et que vous veilleriez à prendre les propositions lessinoises au maximum en considération.

La Ville de Lessines avait introduit un dossier mais celui-ci n'a pas été retenu.

Dans un autre courrier, vous écriviez au comité des riverains que la réalisation de l'accès à l'A8 ne fait pas partie des priorités en matière d'investissement dans les infrastructures routières. Vous indiquiez également : «Une étude vient d'être commandée à l'administration sur la possibilité de réaliser en plusieurs phases le dossier de liaison de l'A8.».

Alors que le comité de riverains attend une solution depuis de nombreuses années et que la situation sur le terrain ne cesse de se dégrader, vous évoquiez la possibilité «d'inscrire, sur base des résultats de l'étude susmentionnée, la première tranche des travaux au budget 2007 de la Direction des Routes de Mons».

Puis-je vous demander, Monsieur le Ministre, quels sont les chiffres de comptage les plus récents établis par le MET sur le réseau des boulevards extérieurs à la Chaussée de Renaix ?

Est-il prévu d'installer des instruments de mesure sur différentes habitations afin d'avoir une idée des dégâts occasionnés par le passage du lourd charroi ?

Pouvez-vous me donner des précisions concernant l'étude sur la possibilité de réaliser, en plusieurs phases, le dossier de liaison de l'A8-E429 ? Pourquoi ne pas l'avoir commandée plus tôt et quels sont les moyens qui y sont consacrés ?

Confirmez-vous votre engagement d'inscrire une première tranche de travaux dans le budget 2007 de la Direction des Routes de Mons ? Quand les premiers travaux pourraient-ils avoir lieu ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En réponse à sa question, j'informe l'honorable membre que les levés

de terrain ont été réalisés pour la liaison entre l'auto-route A8 à Papignies et Lessines suivant le tracé repris au plan de secteur.

Étant donné que la longueur du tracé des travaux envisagés compte plus de 6 km, il sera indispensable de programmer ceux-ci sur plusieurs exercices budgétaires et de travailler par phases successives.

J'ai demandé à la Direction des routes du district de Mons de s'efforcer de terminer une première partie des plans d'emprises pour la fin de cette année.

Cela devrait permettre au comité d'acquisitions d'immeubles de négocier durant l'année 2006 l'achat des terrains nécessaires à la première phase des travaux. Soyez bien conscients que cette étape mobilisera des moyens financiers importants.

En parallèle, j'ai demandé que le projet routier soit dressé de façon à ce que le permis d'urbanisme puisse être délivré par mon collègue André Antoine dans les meilleurs délais.

Si ces différentes procédures se déroulent sans embarras majeurs, et que l'adjudication peut être programmée fin 2006 ou au début 2007, je peux envisager une première phase de travaux en 2007.

Celle-ci concernerait une section qui permettrait le raccordement direct du zoning de Lessines (Baxter) au départ de Papignies.

J'ai dès à présent fait part à mon administration de ma volonté de retenir ce projet dans le programme d'investissement 2007, lequel ne sera élaboré qu'au second semestre 2006.

Au vu des dernières mesures réalisées au point de comptage situé dans la traversée d'Ollignies, on peut considérer que le trafic lourd (carrière de porphyre, zonings de Lessines et de Ghislenghien, A8) est très semblable à celui qui emprunte le Boulevard de contournement de Lessines, parce que peu de charroi lourd provient ou se dirige vers Lessines par l'Avenue Richet. Les riverains de la traversée d'Ollignies sont tout aussi concernés que ceux de Lessines par l'impact de ce trafic.

Ces mesures font apparaître essentiellement que le trafic journalier moyen pour 24 heures est de 13.212 véhicules parmi lesquels 2.343 camions soit 18 %, 56 % de ces derniers étant des semi-remorques.

Je reconnais qu'il s'agit de chiffres élevés qui me permettent de comprendre les griefs des riverains.

Mes services ne procèdent pas à des mesures systématiques de vibrations et des recherches de dégâts éventuels dans les habitations d'une voirie empruntée par le charroi lourd. Toutefois, les requêtes que je reçois dans ce sens sont automatiquement traitées afin d'apprécier dans quelle mesure l'état de la voirie pourrait être à l'origine de nuisances qui dépassent les seuils d'admissibilité.

M. le Président. – La parole est à Mme Pary-Mille.

Mme Pary-Mille (MR). – Vous parlez d'une première phase qui aura lieu dans le courant de l'année 2007. Selon vous, combien y aura-t-il de phases ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En fait, lorsque l'on voit le tracé prévu, on peut estimer que cela se fera en deux ou trois phases. En effet, la route future devra passer par deux routes régionales, ce qui demandera trois tronçons.

M. le Président. – La parole est à Mme Pary-Mille.

Mme Pary-Mille (MR). – Vous espérez en faire un par an ?

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 vais faire en sorte que les travaux se fassent le plus vite possible.

M. le Président. – Ceci clôture nos travaux. La séance est levée.

– La séance est levée à 12 heures 43 minutes.

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

ISSeP	Institut scientifique de service public
ULB	Université libre de Bruxelles
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports