

PARLEMENT WALLON

SESSION 2005-2006

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Voir CRAC N° 88 (2005-2006)

Séance publique de Commission*

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

Lundi 6 février 2006

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

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	3
<i>Désignation d'un vice-président</i>	3
<i>Interpellation</i>	3
<i>Interpellation de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la liste des zones à haut risque»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	3
<i>Questions orales</i>	5
<i>Question orale de M. Ancion à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'interdiction de circulation pour les véhicules à deux roues et les piétons sur la N633 entre le pont de Chanxhe et le Pont de Scay»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Ancion, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	5
<i>Question orale de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'interpellation de travailleurs clandestins sur un chantier subsidié par la Région wallonne»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Wesphael, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	7
<i>Question orale de M. Lebrun à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la délocalisation des points de chargement des péniches en Meuse à Yvoir»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Lebrun, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	8
<i>Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'effondrement karstique sur le canal Ath-Blaton»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	10
<i>Question orale de M. Bodson à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les travaux de rénovation de la RN 535»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Bodson, 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 «la surveillance des déchets dangereux stockés sous l'autoroute A8 à Ghislenghien»</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 M. Delannois à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les aménagements et la signalisation sur la RN 500»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Delannois, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	15
<i>Liste des abréviations courantes</i>	16

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

Présidence de M. Jacques Etienne, Président.

La séance est ouverte à 17 heures 04 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

DÉSIGNATION D'UN VICE-PRÉSIDENT

M. le Président. – Ce point de notre ordre du jour est reporté à une prochaine séance.

INTERPELLATION

INTERPELLATION

**DE M. STOFFELS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA LISTE DES ZONES À HAUT RISQUE»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la liste des zones à haut risque».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, la liste des points noirs en matière de sécurité routière est un instrument précieux de travail lorsqu'il s'agit de déterminer les priorités à retenir dans les programmes d'investissements et d'entretiens routiers. Elle reflète un des aspects qui doit être au centre de nos préoccupations lorsque nous définissons la politique à mener en matière de routes et d'autoroutes.

Mais est-elle complète ? Est-elle mise à jour ? Voilà deux questions que je souhaite vous soumettre aujourd'hui dans le but de faire avancer le «*schmilblick*» pour faire diminuer le nombre d'accidents avec conséquences graves pour la vie ou la santé des usagers de la route ou des riverains.

Afin d'illustrer mon propos, je suggère de me référer à l'arrondissement que je connais le mieux, celui de Verviers. Cela n'empêche pas que le même type de raisonnement et de questions se pose aussi dans les autres directions du MET.

C'est en 2000 qu'a été lancée la première opération de détection des Zones à Haut Risque sur les réseaux routiers de la Région wallonne. Quatre-vingt-six zones

ont ainsi été identifiées. Celles-ci ont d'abord été mises en observation afin d'aboutir à l'élaboration de projets d'aménagement en concertation avec les différents intervenants locaux. La liste officielle du MET, établie en 2000 et publiée sur Internet, reprend 86 sites jugés comme dangereux.

Pour la Direction de Verviers, sont reprises comme zones à haut risque, Blégny (Barchon), Dison, Herve (Battice), trois à Ensival, Limbourg (Dolhain), Spa et Eupen. Parmi ces sites, certains ont fait l'objet de réalisations en matière de sécurité routière. D'autres continuent à être des points sensibles.

En effet, dès 2001 – selon Internet – le traitement de ces 86 zones a été progressivement mis en œuvre. À ce jour, un premier bilan montre que :

- 58 d'entre elles ne présentent plus un indice d'insécurité préoccupant ;
- 43 ont fait l'objet d'aménagements, qui ont entraîné une baisse effective du nombre d'accidents ;
- 15 n'ont pas fait l'objet de travaux spécifiques mais ont bénéficié de facteurs extérieurs, tels que l'aménagement de routes de contournement ou l'implantation de pôles industriels et commerciaux, qui modifient le trafic en profondeur ou encore de la baisse générale du nombre d'accidents ou même d'un facteur aléatoire inhérent à la distribution des accidents dans l'espace et dans le temps.

Quant aux 28 zones toujours considérées comme étant à haut risque, elles demeurent sous surveillance et font l'objet de projets d'aménagement, qui se concrétiseront prochainement à l'occasion d'aménagements spécifiques ou de travaux de plus grande ampleur.

Quand je discute maintenant avec les représentants des zones de police locale, je me rends compte qu'il est utile de vérifier le contenu de la liste. Bon nombre de points noirs renseignés par eux ne se trouvent pas sur cette liste, mais, à mon avis, devraient y figurer. Permettez-moi de ne pas énumérer toute la liste des propositions pour compléter la liste des zones à haut risque, il y en a trop. Je vous donnerai la liste provisoire en annexe à cette interpellation.

Cette liste provisoire que je vous donnerai, a été établie suite à de nombreux contacts avec chacune des zones de police locale de l'arrondissement de Verviers. Les informations qui m'ont été fournies mentionnent les points noirs en fonction du fait qu'aux

endroits mentionnés, des accidents avec conséquences graves pour la santé ou la vie ont été constatés par les polices elles-mêmes. Ce sont donc essentiellement des endroits, où des accidents graves se sont déjà produits et où d'autres accidents risquent de se reproduire à moins qu'on intervienne soit en contrôlant plus systématiquement – ici j'en appelle à la responsabilité des acteurs communaux – soit en prévenant les accidents par des mesures d'investissements adéquates.

Je n'ignore évidemment pas que vous ne pouvez pas tout faire ni être présent à tous les endroits au même moment. Vouloir sécuriser notre réseau routier nécessite des investissements importants, beaucoup plus importants que ne le permettent les moyens actuellement disponibles. Et – la vérité a ses droits – la sécurité ne constitue qu'un angle de vue parmi d'autres qui doit être à la base de notre politique. Il y a aussi les questions relatives à la propreté, la convivialité des espaces routiers pour les riverains, les mesures antibruit, les accès aux aires d'activités économiques, etc.

N'empêche, parmi les objectifs à poursuivre, il me semble que la sécurité routière constitue un élément majeur. Et je me sens en bonne compagnie, parce que je sais que vous en faites un thème majeur de votre politique.

Quand on dit que Rome n'a pas été construite en un jour, on dit généralement une banalité. Je ne vais donc pas plaider pour un projet particulier ou pour un autre mais pour une méthode de travail qui vous permettra :

- de disposer d'une information objective et toujours mise à jour – objective parce qu'elle repose sur des constats d'accidents ;
- de connaître l'ensemble des points noirs où les accidents avec conséquence grave risquent de se reproduire et d'évaluer le besoin en investissements en fonction de ce cadastre des points noirs ;
- de négocier avec les communes en les encourageant à faire de la sécurité routière un thème majeur à leur niveau (et concrètement, je pense qu'il faut réserver aussi une priorité à celles qui acceptent leur responsabilité par exemple en organisant plus de contrôles préventifs).

Concrètement, je vous invite dans l'arrondissement de Verviers afin de rencontrer les responsables des zones locales accompagnés des policiers spécialisés en matière de sécurité routière – chaque zone a son ou ses spécialistes de la question – afin de leur donner l'occasion de vous présenter chacun leur liste, qu'ils doivent argumenter ou documenter, ce qui vous permettra de tester la formule et de la reproduire éventuellement dans d'autres arrondissements.

J'espère évidemment que l'exemple fera école de sorte qu'à l'avenir, chaque fois qu'il s'agira de préparer le budget pour l'année suivante, la Direction verwiétoise du MET et votre Cabinet rencontreront les représentants des zones de police locale afin :

- d'actualiser les listes des zones à risque ;
- d'évaluer les mesures réalisées quant à leur impact sur la sécurité routière ;
- d'évaluer aussi l'attitude proactive ou, à l'inverse, passiviste, des différentes communes ;
- de se concerter quant aux priorités à retenir pour les programmes d'investissements et d'entretien à venir.

Il est évident – ici j'ouvre une parenthèse – que les zones de police devront être relayées par les communes lorsqu'il s'agira de fixer les différents programmes communaux de travaux subsidiés, politique à coordonner entre vous et vos collègues M. Couard. (pour les communes francophones) et M. Lambertz (pour les communes de langue allemande).

Ma question, Monsieur le Ministre, est très courte : accepterez-vous de venir à 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. – Je voudrais tout d'abord rappeler que la liste des zones à haut risque, établie par mon Administration, est un outil mathématique constitué à partir des statistiques d'accidents.

En effet, l'analyse de la circulation sur le réseau fait apparaître des concentrations d'accidents en certains endroits, spécialement aux carrefours et aux traversées d'agglomérations.

Afin de circonscrire précisément ces zones, un indice d'insécurité a été élaboré. Celui-ci tient compte des accidents enregistrés sur le tronçon étudié tout en intégrant les données des tronçons environnants (pour avoir une pondération spatiale) et leur évolution dans le temps (pondération temporelle).

Sur base de cet indice, il est possible d'identifier de manière objective les zones à haut risque d'accidents. En première approche, on peut considérer qu'une zone à haut risque correspond à une concentration de trois accidents corporels par an sur un tronçon de 500 mètres.

Je dois à l'objectivité de dire que cet outil est imparfait. J'y vois deux raisons : les statistiques officielles d'accidents nous parviennent avec un retard de près de trois ans ; et l'outil ne peut évidemment pas quantifier le sentiment d'insécurité subjective.

C'est pourquoi, nous avons toujours considéré ces listes comme une aide à la décision, mais une aide

parmi d'autres, au même titre que les demandes émises par les communes ou les groupes de citoyens.

Dans le prolongement de cette idée, je m'inscris dès lors volontiers dans l'optique d'une collaboration étroite avec les zones de police et les communes. Cette collaboration est d'ores et déjà effective au sein des Commissions provinciales de sécurité routière (CEPSR) qui doivent se réunir dans chacune des sept directions territoriales du MET.

Ces commissions regroupent les experts de mon Administration, de l'IBSR, du Ministère des Communications, des TEC mais également les autorités locales et les zones de police.

Elle me paraît un lieu idéal pour examiner, au cas par cas, toute problématique de sécurité routière survenant sur le réseau géré par le MET.

Pour ce qui est du cas spécifique de la Direction des routes de Verviers, cette commission s'est récemment réunie en présence des différents responsables des zones de police locales et a abordé la problématique des statistiques routières. Les différents services participants ont décidé de collaborer afin notamment d'actualiser le plus rapidement possible le calcul des zones à haut risque sur l'ensemble de la zone.

Oserais-je dire ainsi que j'ai anticipé votre requête ?

En conclusion, je vous dirai que je souscris à l'idée générale de votre interpellation, c'est-à-dire élaborer les budgets routiers de mon Administration en étroite concertation avec les acteurs locaux et notamment avec les zones de police.

Il est clair que si cette concertation existe déjà, elle peut, bien entendu, être renforcée.

M. le Président. – Merci Monsieur le Ministre. La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Je tiens à remercier le Ministre pour sa réponse. Il m'a donné des informations que je ne connaissais pas. Si au sein de la Commission provinciale la coopération est renforcée entre les différents acteurs dont les communes et les zones de police, effectivement, il a anticipé le contenu de mon interpellation. Il me semble effectivement, pour avoir pratiqué les deux méthodes de la rencontre avec les communes ainsi que la rencontre avec les zones de police, que les forces de l'ordre peuvent nous apporter, après avoir constaté sur place un ensemble d'accidents et d'en avoir identifié les causes, une aide d'approche très intéressante pour déterminer les priorités en matière de sécurisation mais aussi une méthode très intéressante pour inciter les communes à prendre elles aussi leurs responsabilités.

J'ai parlé très explicitement de la notion de contrôle de vitesse préventive. Là, c'est de l'ordre de la responsabilité des communes réunies dans une zone de police, de demander cette d'opération.

En ce qui concerne mon invitation à Verviers, je pense, après vous avoir entendu que c'est une réponse implicitement favorable.

QUESTIONS ORALES

M. le Président. – Les questions orales de M. Stoffels concernant *«la N3 et les dégâts aux maisons des riverains»* et *«l'embellissement du mur du barrage d'Eupen»* sont transformées en questions écrites.

QUESTION ORALE DE M. ANCION À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «L'INTERDICTION DE CIRCULATION POUR LES VÉHICULES À DEUX ROUES ET LES PIÉTONS SUR LA N633 ENTRE LE PONT DE CHANXHE ET LE PONT DE SCAY»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Ancion à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur *«l'interdiction de circulation pour les véhicules à deux roues et les piétons sur la N633 entre le pont de Chanxhe et le Pont de Scay»*.

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

M. Ancion (MR). – Monsieur le Ministre, le 22 octobre 2003, vous avez signé un arrêté ministériel portant règlement complémentaire sur la police de la circulation routière concernant la route N633, c'est-à-dire la route qui relie Poulseur à Comblain, entre le Pont de Chanxhe et le Pont de Scay, plus précisément pour ce qui nous concerne.

Cet arrêté, en son article 1^{er}, s'intitule : *«Sur le territoire de la Commune de Comblain-au-Pont, sur le tronçon de la route N633 dénommé rues «Embierir» et «de Poulseur», entre les points métriques 21.250 et 24.304, je l'ai indiqué tout à l'heure, c'est donc entre le pont de Chanxhe et le pont de Scay :*

- «a. la vitesse maximale autorisée est limitée à 60 km/h pour les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 5 tonnes ;*
- b. la circulation est interdite aux piétons et aux véhicules à deux roues, sauf accès aux propriétés riveraines.».*

L'itinéraire de déviation des piétons et des véhicules à deux roues a été prévu sur le territoire de la commune voisine qui, elle-même, n'avait pas été avertie, à l'époque, de cette décision. Cela me semble quelque peu cavalier de la part de vos services locaux – pas de vous-même –, car une concertation aurait dû avoir lieu.

S'il y a, effectivement, un risque existe pour les deux roues – ce que les usagers contestent d'ailleurs et c'est la raison pour laquelle je me permets d'intervenir – il existe aussi pour les voitures.

Je crois que l'on vous a déjà adressé des courriers en ce sens. Nombreuses sont les réclamations des cyclistes – je viens de le dire – qui, en suivant cet itinéraire de déviation, doivent ainsi passer en bordure d'une carrière, qui n'est ni sans dangers, ni sans problème au niveau de la propreté à certains endroits.

La sécurisation de la paroi rocheuse, le long de cette nationale 633 entre Chanxhe et Pont de Scay, devait être répartie sur deux années budgétaires, soit 2005 et 2006.

À l'heure actuelle, les travaux n'ont pas encore débuté.

Pourriez-vous m'apporter des précisions sur le déroulement futur de ce dossier, surtout en ce qui concerne les travaux ?

Les arguments d'étroitesse de la voirie et d'intensité du trafic ont aussi été avancés pour justifier votre arrêté ministériel. Cependant une fois le peignage terminé, la chaussée ne sera pas plus large. Que se passera-t-il donc après l'achèvement des travaux pour cette circulation des deux roues et des piétons ?

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, je voudrais rappeler que lors d'une réunion entre représentants de la Commune de Comblain-au-Pont et de mon Administration relative aux problèmes de chute de rochers le long de la Nationale 633 et de la Nationale 654, la décision a été prise d'interdire les deux roues et les piétons (sauf circulation locale) sur la N633 entre les ponts de Chanxhe et de Scay.

La raison essentielle n'était pas tellement le risque (relativement faible – me dit-on) d'accidents pour cause de chute de pierres lors du passage d'un usager, mais bien le fait que la N633 est étroite et supporte beaucoup de trafic et notamment un important charroi lourd.

L'étroitesse de la voirie et l'intensité du trafic rendent hasardeux et dangereux le dépassement d'un

deux roues. L'itinéraire via la rive droite de l'Ourthe, qui est en bon état et supporte un trafic motorisé nettement moindre que la N633, est, de ce fait, plus sûr pour les usagers «faibles», et de surcroît beaucoup plus agréable.

Bien qu'aussi rapides que le trafic général, les motards sont également visés par la signalisation d'interdiction, car ils sont plus vulnérables que les autres usagers motorisés en cas de présence fortuite de pierres sur la chaussée. Cette interdiction a fait l'objet d'un arrêté ministériel en date du 22 octobre 2003.

En ce qui concerne l'étude de la stabilisation de la paroi rocheuse le long de la N633, étude confiée au Bureau d'études Greisch, j'ai demandé au service juridique de mon Département un rapport circonstancié sur les responsabilités du MET, compte tenu du fait que la paroi rocheuse appartient à la Commune. À ce jour, la Direction des routes de Liège n'a pas encore reçu l'avis demandé.

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

M. Ancion (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je n'avais pu poser ma question il y a quinze jours, car j'avais conseil communal. Je ne l'ai pas transformée en question écrite parce que je voulais quelque peu dialoguer avec vous.

À l'endroit précis vraiment concerné et demandé par les cyclistes entre autres, c'est-à-dire entre les deux ponts de Chanxhe et de Scay là, où la route est la plus étroite, ils voudraient au moins repasser par là. C'est très gentil de dire que la rive droite de l'Ourthe est très bucolique, cela se situe sur les voiries communales de Sprimont.

Et quand j'ai dit tout à l'heure que nous n'avions pas été concernés, c'est vrai, on n'avait pas été invité autour de la table. Mes services de police me l'ont encore confirmé dernièrement. Mais, effectivement, le passage le long d'une carrière n'est pas sans danger, ni inconvenient.

Je dois reconnaître que nous n'avons pas encore été témoin, durant les dix dernières années, d'accidents de motocyclistes et de cyclistes à ces endroits-là.

Plus loin, vers Comblain, vos services ont réfectionné, il y a une dizaine d'années, la rive gauche et placé une protection le long du rocher, afin d'éviter effectivement les chutes de pierres.

Ma question relaie ici une demande formulée par une association de cyclistes. Elle est partagée également par des motocyclistes ainsi que par des responsables politiques locaux et, bien sûr, pas par la commune de Comblain puisque, si elle est proprié-

taire du rocher, elle se dégage de ses responsabilités, vous venez de le dire, en renvoyant tout ailleurs.

Pour être plus précis, à l'origine de mon intervention, est un habitant de Comblain.

M. le Président. – Nous allons déroger un peu au Règlement. Je pense que vous ne verrez pas d'inconvénient, Monsieur Ancion, à ce que le Ministre apporte, quelques éléments complémentaires.

M. Ancion (MR). – Je vous remercie pour cette procédure Monsieur le Président.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – J'ai bien enregistré votre intervention et je me demande si de manière éminemment pragmatique, on ne pourrait pas convenir d'une réunion au Cabinet, avec les Communes et l'Administration, pour essayer d'améliorer la situation.

M. Ancion (MR). – C'est une réponse à laquelle je ne m'attendais pas. C'est avec plaisir que j'accepte. Je vous en remercie infiniment Monsieur le Ministre. Je remercie également M. le Président pour l'entorse au Règlement.

M. le Président. – M. Lebrun est en train de voter. Je vous propose donc de passer à la question de M. Wesphael.

QUESTION ORALE
DE M. WESPHAEL À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'INTERPELLATION
DE TRAVAILLEURS CLANDESTINS
SUR UN CHANTIER SUBSIDIÉ
PAR LA RÉGION WALLONNE»

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 «l'interpellation de travailleurs clandestins sur un chantier subsidié par la Région wallonne».

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

M. Wesphael (Écolo). – Monsieur le Ministre, toute la problématique relative aux travailleurs clandestins, sur un chantier subsidié par les pouvoirs publics, n'est pas seulement localisée à Liège, elle relève de situations plus larges.

Mais aujourd'hui je vous parlerai c'est de ce qui s'est réellement passé à Liège, qui est symptomatique d'une certaine pratique.

À la suite d'un grave accident, des inspecteurs du travail ont effectué, il y a quelques semaines, une descente au cœur de Liège sur le chantier de construction d'un ensemble de logements et de surfaces commerciales et/ou publiques. Ils y ont interpellé des travailleurs clandestins. Selon les informations disponibles, ils sont arrivés depuis quelque temps déjà.

Le phénomène n'est pas neuf dans le secteur du bâtiment, vous le savez. Cette concurrence déloyale met en grand péril les entreprises honnêtes du secteur qui persistent à vouloir respecter la législation belge en la matière. On ne peut que féliciter ces entreprises citoyennes et inviter les autorités à mettre tout en œuvre pour les aider en pourchassant, avec vigueur, les sociétés concurrentes qui usent du travail au noir et de la fraude sociale.

Le plus étonnant dans ce dossier, qui mêle affairisme et misère humaine, est que le promoteur du projet – la société hollandaise Sint-Servatius – a pignon sur rue et qu'en outre, deux géants liégeois de la construction sont impliqués.

Monsieur le Ministre peut-il nous dire, chiffres à l'appui, si ces trois sociétés sont, ou non, des habituelles des chantiers financés ou subsidiés par les pouvoirs publics ?

En ce cas du moins, le projet dont question est largement soutenu et financé par les pouvoirs publics locaux et régionaux. Les autorités liégeoises ne cessent de louer ce projet, à juste titre «modèle de revitalisation urbaine mixte dans un quartier déshérité». Ce projet est tellement bien en cours à La Violette qu'il fait l'objet d'une «convention de partenariat entre la Ville de Liège, la société en question et le Bureau Quadra». La Région wallonne est aussi partie prenante.

Les autorités publiques locales et régionales sont à ce point impliquées qu'une agence immobilière présente ainsi le projet sur son site électronique: «*Projet réalisé sur l'initiative de la société «woningstichting Servatius», en collaboration avec les architectes du Bureau Quadra, la Ville de Liège et la Région wallonne. Cette collaboration a permis d'offrir des appartements en vente et en location à un prix abordable.*».

Donc je crois que la moindre des choses est que le soutien et l'argent des pouvoirs publics ne servent pas à financer le travail au noir.

Monsieur le Ministre pourrait-il nous dire comment on en est arrivé à une telle situation et quelles mesures a-t-il d'ores et déjà prises ou décidées, pour empêcher que des travailleurs au noir puissent encore sévir sur des chantiers financés ou soutenus par la Région wal-

lonne, tout en étant, par définition, victimes de cette situation ?

De manière plus générale, M. le Ministre peut-il nous dire quels types de mesures ou d'initiatives peuvent être prises dans le cadre des compétences de la Région wallonne pour éviter que de telles pratiques se répètent à l'avenir ?

Ces questions appellent des réponses d'autant plus précises et urgentes qu'à tous les niveaux de pouvoir, les majorités en place semblent vouloir recourir de plus en plus au partenariat public/privé.

M. le Président. – Merci, Monsieur Wesphael. Monsieur le Ministre, vous avez la parole.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je vais être très clair quant au fait que d'une part, je condamne tous les pourvoyeurs de main-d'œuvre clandestine et que, d'autre part, je regrette profondément que des travailleurs puissent être lourdement blessés lors d'accidents de travail. Au niveau de la pétition de principes, je voudrais qu'il n'y ait pas le moindre doute.

Au-delà de ces considérations, je voudrais préciser que mon administration intervient comme pouvoir subsidiant et non comme maître d'ouvrage sur le chantier concerné.

M. Wesphael (Écolo). – Oui.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est évidemment très différent. Son rôle est donc de vérifier le respect du décret du 27 novembre 1997, relatif à la revitalisation urbaine, de préparer les arrêtés de subvention et de vérifier la bonne exécution des travaux réalisés sur le domaine public.

C'est bien la Commune qui est maître d'ouvrage, ce n'est pas nous. Voilà la situation telle qu'elle se présente, avec l'implantation de plusieurs bâtiments, (quelque 85 logements), avec renforcement de la mixité.

Le cas qui nous préoccupe concerne en outre un accident sur un chantier privé.

Face à ces différents éléments, vous constaterez, tout comme moi, que nous sommes quelque peu démunis pour agir efficacement.

M. Wesphael (Écolo). – Oui, mais cela, je le comprends.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Enfin, sachez que

de manière générale, là où mes services sont maîtres d'œuvre, l'inspection sociale effectue quotidiennement de rigoureux contrôles afin d'éviter ce type d'infractions.

Je ne vous cacherais d'ailleurs pas que nous recourons aux services de la Police fédérale pour mener des opérations d'ampleur plus importante.

M. le Président. – Merci, Monsieur le Ministre. Monsieur Wesphael, vous avez la parole.

M. Wesphael (Écolo). – Merci Monsieur le Ministre mais ma question était plus pointue que cela. Il est vrai qu'objectivement, c'est la commune qui est à la manœuvre en ce qui concerne ce type de chantiers ; néanmoins, vous le savez comme moi, le financement de la Région wallonne intervient à une certaine hauteur y compris dans les deux projets qui viennent d'être cités.

Ce qui m'intéresserait, c'est que la Région wallonne, au-delà de la législation fédérale en la matière qui me semble largement insuffisante, puisse trouver des mécanismes pénalisant toute société qui bénéficie d'aide publique, en particulier régionale, et qui a un recours à – sous forme de sous-traitance – qui ne vérifie pas d'ailleurs, comment celle-ci fonctionne et quelles garanties nous pouvons obtenir par rapport à la main-d'œuvre et au statut légal des employés et des ouvriers – pour sanctionner de tels comportements.

Je vous promets, puisque vous ne m'apportez pas de réponse concrète à ce sujet et que vous renvoyez la faute – si faute il y a – sur la Ville, que je vais déposer une proposition de décret en cette matière parce que je pense que l'on peut trouver des mécanismes spécifiquement wallons qui mettent fin à ce genre de pratiques au-delà, bien entendu, de la chasse au travail en noir qu'exerce aujourd'hui le niveau fédéral.

QUESTION ORALE
DE M. LEBRUN À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA DÉLOCALISATION
DES POINTS DE CHARGEMENT
DES PÉNICHES EN MEUSE À YVOIR»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lebrun à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la délocalisation des points de chargement des péniches en Meuse à Yvoir».

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

M. Lebrun (cdH). – Merci Monsieur le Président et merci d’avoir inversé l’ordre des questions.

M. le Président. – C’est bien normal. Les parlementaires n’ont pas encore le don d’ubiquité. *(Rires.)*

M. Lebrun (cdH). – Bien sûr. La commune d’Yvoir dispose, au sein d’un lotissement, d’un point de chargement des produits de la carrière SECY.

Le Port autonome de Namur, la Commune d’Yvoir ainsi que ses riverains souhaitent voir le point actuel de chargement, situé avenue Doyen Woine, déplacé vers la rue Fidevoye.

Une demande dans ce sens a été formulée mais la Direction générale des Voies hydrauliques semblait défavorable à ce déménagement. Toutefois, cette dernière a précisé qu’elle ne s’opposait pas à un déménagement mais qu’elle émettait des réserves quant au financement par le MET de ce nouveau point de chargement et, que de plus, il fallait envisager un autre site que Fidevoye, celui-ci étant en partie situé en zone Natura 2000.

La Direction générale des Voies hydrauliques précise qu’un autre site, situé à 400 mètres en amont du site initial, pourrait recevoir ce point de chargement.

Pour ce site, le Port autonome de Namur a commandé une étude de faisabilité et demandé l’accord de principe pour la construction auprès de la DGATLP. Le Contrat de rivière haute Meuse, quant à lui, remettra son avis définitif après la mission précitée du Port autonome.

Cette évolution dans un dossier vieux de treize ans semblait de bon augure pour les riverains. Je peux vous dire, pour bien connaître l’endroit, qu’un quai de chargement au milieu d’un lotissement relativement résidentiel est incontestablement un problème qu’il faut résoudre.

Toutefois, certaines conditions émises quant au déménagement semblent mettre en péril ce projet.

En effet, la DGVH précise qu’il serait anormal que le MET finance un point de chargement qui serait exclusivement utilisé par la société SECY. Or, cette dernière n’a nullement l’intention de financer un déménagement qu’elle ne cautionne pas, de plus, elle conditionne notamment son déménagement à l’usage exclusif de ce point de chargement.

Cela paraît évidemment interpellant. Lorsque l’on sait que les différents avis relatifs au renouvellement du permis d’extraction de la société précisent que : *«Dès la mise en service du quai «Fidevoye» du PAN, toutes les activités de chargement des bateaux rue Doyen Woine seront transférées à l’endroit précité.*

Toutes les installations présentes sur la parcelle B n° 29r3 seront démontées et évacuées. La remise en état et l’ensemencement de graminées de cette parcelle seront réalisés dans les trois mois du transfert des activités.».

De plus, il semble que le transfert des chargements effectués à Anhée (rive gauche) vers le nouveau site ne soit plus envisagé. Je peux vous dire, Monsieur le Ministre, qu’un tel transfert me paraît judicieux puisque le quai de chargement, à Anhée, se situe sur le Ravel. Or, une telle activité risque de mettre à mal une utilisation optimale et conviviale de ce réseau. De plus, la vision de ce point de chargement depuis l’île d’Yvoir – endroit touristique très apprécié – n’est guère valorisante pour la région.

Et donc, il y a aujourd’hui deux quais de chargement opérationnels, rive gauche et rive droite lotissement, et un autre quai qui est prévu, celui vers Fidevoye. Il y a un problème, semble-t-il, avec Natura 2000. Dès lors, Monsieur le Ministre, pourriez-vous m’informer de l’évolution de ce dossier ? Quelles solutions pouvez-vous impulser au niveau des différentes autorités ?

Je ne doute pas que vous serez particulièrement attentif à privilégier le transport par la voie d’eau mais dans des conditions optimales et lorsqu’il y a des potentialités en la matière. Comme le futur quai de chargement se situe en aval du quai de chargement actuel, il faut étudier toutes les possibilités et impliquer des acteurs comme le Port autonome ou la Direction générale des Voies hydrauliques et ne pas les laisser raisonner simplement en termes d’opportunité. C’est à vous à impulser une politique en la matière. Je vous remercie déjà de votre attention.

M. le Président. – Merci Monsieur Lebrun. Monsieur le Ministre, vous avez la parole.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l’Équipement et du Patrimoine. – Tout d’abord, je voudrais confirmer toute une série d’éléments que vous avez énoncés et qui correspondent tout à fait à la réalité.

C’est pourquoi, afin de répondre aux souhaits émis par chacune des composantes de ce projet, à savoir : Contrat de Rivièrè haute Meuse, DGRNE, la DGATLP, le MET et la Commune, il a été suggéré au Port autonome de commander une étude de l’opportunité et de la faisabilité, suggestion acceptée par le Conseil d’administration du Port, le 27 octobre dernier.

Je rappellerai que le nouveau quartier résidentiel ceinturant le point privé de chargement actuel a été construit en toute connaissance de cause et avec l’aval de la commune d’Yvoir.

Le point de chargement d'Anhée – existant également depuis des décennies – a, quant à lui, été acquis par le Port autonome en vue de répondre au schéma d'aménagement pour le trafic fluvial approuvé par le Comité du Contrat de Rivière haute Meuse, qui préconise l'implantation d'un point de chargement en rive gauche. La gestion du site d'Anhée par le Port autonome doit permettre de répondre aux exigences auxquelles les différents utilisateurs de la voie d'eau peuvent prétendre.

C'est en fait une carrière dont le siège social est situé en rive gauche qui a pu bénéficier de ce point de chargement.

Toutefois, compte tenu de ce qu'aucun site public pour les chargements n'existe sur les 50 km de voie d'eau de la Haute Meuse, des produits manutentionnés par l'exploitant du point de chargement proviennent d'une autre carrière, sise en rive droite.

La création d'un point de chargement en rive droite, sur un site approprié, devrait apporter une réponse au développement économique de la vallée mosane, une amélioration du cadre de vie des habitants par la soustraction d'un tonnage important à la route, et la quiétude à un quartier résidentiel.

Cet équipement devrait également minimiser l'impact du point de chargement d'Anhée, dont l'intégration paysagère et la limitation des heures d'utilisation devraient constituer des éléments susceptibles d'apporter la protection nécessaire aux beautés naturelles de la vallée, je crois qu'on peut difficilement le contester, tout en lui conservant sa qualité de moteur de développement social et économique.

M. le Président. – Vous avez la parole, Monsieur Lebrun.

M. Lebrun (cdH). – Monsieur le Ministre, le service que vous pourriez rendre, c'est de donner un délai pour que cette étude puisse vous être remise au plus tôt afin que la population n'ait pas l'impression qu'on la lanterne.

J'ai assisté à des études qui duraient cinq, six ou sept ans et qui ne débouchaient sur rien. Je vous remercie déjà de votre diligence en la matière.

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'EFFONDREMENT KARSTIQUE
SUR LE CANAL ATH-BLATON»

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 «l'effondrement karstique sur le canal Ath-Blaton».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, le projet intitulé «Transhennuyère» avait suscité l'opposition des villes et des communes transfrontalières concernées. Un recours devant le Conseil d'État soutenu par InterEnvironnement avait même été introduit. Fait rarissime, le Conseil d'État n'avait pas suivi l'avis de l'Auditeur qui accordait gain de cause aux opposants. Il faut dire que l'enjeu était important, l'Union européenne finançant le projet.

Malgré l'opposition des villes et communes directement concernées, car situées sur la nappe Péruwelz-Seneffe, les travaux ont été mis en œuvre et le projet finalisé. La Société wallonne des Eaux puise dans cette nappe de la région de Péruwelz l'eau nécessaire au traitement des eaux d'exhaure des carrières à la région de Tournai mais aussi – faut-il le dire – de la Flandre. C'était d'ailleurs une des critiques à l'époque, cela ne servait pas seulement les intérêts wallons, mais servait également les intérêts flamands.

Le niveau de la nappe a régulièrement baissé et amènera très certainement, dans les années à venir, des modifications notables de la richesse des zones humides de Harchies et Wiers, pour n'en citer que deux.

Les opposants au projet avaient, en vain, manifesté leur crainte pour le canal Mons-Escaut. Cette voie d'eau, certes importante pour la région a été construite sans bétonnage du fond. Cela a été possible grâce à la pression artésienne des eaux de la nappe. Il est évident que si le niveau de la nappe descend, cette pression sera moindre, principe physique incontestable, ce qui risque à terme d'amener ce qu'on appelle un effondrement karstique. On imagine évidemment l'ampleur des dégâts que cela provoquerait, non seulement l'assèchement du canal mais également la nécessité d'assurer l'étanchéité et pollution de cette nappe.

Un événement très récent a remis – si je puis dire – au goût du jour certaines craintes puisque vous savez qu'à Belœil, un «trou karstique» à proximité du canal Ath-Blaton a amené l'effondrement de la digue et l'eau polluée du canal s'est infiltrée dans la nappe aquifère. Pendant plusieurs jours, les riverains se sont vus privés d'eau.

On n'ose imaginer l'ampleur sans précédent que prendrait un effondrement karstique dans le canal Mons-Escaut.

Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, nous donner tous les apaisements à ce sujet? Nous nous interrogeons notamment sur la nécessaire surveillance constante du niveau de la nappe en cours d'exploitation. Pourriez-

vous nous indiquer quelles mesures sont prises à ce sujet et quelle est actuellement la baisse du niveau de la nappe Péruwelz-Seneffe depuis sa mise en exploitation ?

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 rappellerai que le canal Mons-Escaut qui se dénomme officiellement Canal Nimy-Blaton-Péronnes, a été construit dans les années 1960.

C'est vrai qu'à cette époque, la prise en compte de pompages importants dans la nappe n'était pas d'actualité.

S'il est vrai que la construction du canal a bénéficié de l'influence stabilisatrice des pressions artésiennes de la nappe phréatique, il faut remarquer, qu'à la connaissance de mon administration, aucun effondrement karstique n'est intervenu dans la région de Péruwelz.

Mais peut-être s'agit-il de problèmes karstiques du canal Mons-Escaut, suite à l'effondrement qui s'est produit dans le canal Ath-Blaton, ces deux sites sont distants de plus de 15 km.

Pour ce qui concerne les trous karstiques survenus récemment à proximité du canal Blaton-Ath à Stambruges, il semblerait qu'un pompage local situé à moins de 100 mètres du canal pourrait être mis en cause.

En fait, ces pompages sont réalisés par la régie communale de Belœil et sont éloignés de près de 15 km de Péruwelz.

Pour l'instant, rien ne laisse présager d'un tel effondrement dans le canal Mons-Escaut.

Enfin, en ce qui concerne la surveillance du niveau de la nappe en cours d'exploitation, celle-ci est du ressort de la Division des Eaux souterraines de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement.

À ce sujet, je vous invite à interpeller évidemment mon Collègue, M. Lutgen.

M. le Président. – Merci, Monsieur le Ministre. Monsieur Crucke, vous avez la parole.

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. J'interpellerai sûrement M. le Ministre Lutgen sur le sujet.

Je me réjouis de votre affirmation selon laquelle il n'y aurait pas d'inquiétude à avoir.

QUESTION ORALE
DE M. BODSON À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LES TRAVAUX DE RÉNOVATION DE LA RN 535»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bodson à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les travaux de rénovation de la RN 535».

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

M. Bodson (PS). – Merci Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, c'est au sujet de la RN 535 à Houdeng, La Louvière. Cette chaussée reliant La Louvière au carrefour routier du Pont-canal du Sart constitue un axe routier majeur et accueille d'importants flux de circulation. La voirie fait actuellement l'objet d'un programme de rénovation sur différents tronçons.

Les travaux ne se déroulent cependant pas sans difficultés et l'accumulation des problèmes suscite une impatience bien légitime des citoyens.

Je vous rappellerai ainsi que la première phase des travaux concernant le carrefour des Trieux avait été émaillée de nombreuses péripéties liées notamment aux feux de signalisation et avait rendu la circulation particulièrement pénible durant une trop longue période.

Les problèmes de sécurité qui s'en sont suivis, avaient d'ailleurs poussé à l'époque, le Député-Bourgmestre de La Louvière, M. Willy Taminiaux, à réagir au travers d'une question d'actualité.

Depuis le 17 mai 2005, c'est le tronçon reliant le Pont Capitte à la rue Léopold II qui est en cours de rénovation sur une longueur de 200 mètres.

Là également, la première partie des travaux sur le côté droit de la chaussée en allant vers La Louvière a connu son lot de problèmes retardant invariablement l'achèvement des travaux. La dernière couche de revêtement n'est par ailleurs toujours pas posée.

Actuellement, alors que les trottoirs et la chaussée sont ouverts sur le côté gauche de la voirie, le chantier est à l'arrêt depuis près de deux mois. Cela fait donc maintenant près de neuf mois que les travaux ont débuté pour la réfection de ce tronçon de 200 mètres et sont à présent à l'arrêt.

La lassitude et l'incompréhension tant des automobilistes que des riverains et commerçants sont donc bien légitimes. Peuvent-ils, Monsieur le Ministre, s'attendre à une reprise imminente des travaux ? Pour quelle rai-

son ces derniers ont-ils été arrêtés ? Et enfin, quelle est la date prévue pour l'achèvement des travaux ?

Je vous remercie pour votre bonne attention, Monsieur le Ministre.

M. le Président. – Merci beaucoup Monsieur Bodson. Monsieur le Ministre Daerden, vous avez la parole.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Effectivement ce chantier est en phase d'achèvement. La période hivernale ne permet pas, pour l'instant, la continuation des travaux. Il reste essentiellement à poser la couche d'usure en enrobés bitumineux à chaud.

Cette opération ne sera permise techniquement, selon les dispositions contractuelles, qu'à partir du 15 avril de façon à garantir au mieux la qualité du travail.

Quelques parachèvements complémentaires, notamment de trottoirs, sont programmés d'ici la fin février pour autant que les conditions climatiques le permettent. Ce qui veut dire en d'autres mots que, sauf imprévus, les travaux pourraient donc être finalisés au printemps.

Quant au délai de réalisation de ce chantier, je ne puis, tout comme vous, qu'en regretter la longueur. Sachez cependant que celui-ci reste conforme au contenu du cahier des charges, mais a eu à pâtir, outre quelques retards liés aux impétrants, des congés dans la construction durant les mois de juillet et août et l'arrivée des conditions hivernales depuis la fin du mois de novembre.

Nous arrivons tout doucement au beau temps, Monsieur Bodson !

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

M. Bodson (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je n'ai donc plus qu'à espérer que les conditions climatiques au-dessus de La Louvière soient meilleures.

QUESTION ORALE
DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA SURVEILLANCE DES DÉCHETS DANGEREUX
STOCKÉS SOUS L'AUTOROUTE A8
À GHISLENGHIEN»

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 surveillance des déchets dangereux stockés sous l'autoroute A8 à Ghislenghien».

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

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, depuis le début de cette législature, la situation athenoise en matière de sécurité industrielle et de lutte contre la pollution a régulièrement fait l'objet d'échanges au sein de notre Assemblée.

Il nous faut évoquer aujourd'hui le suivi apporté aux déchets dangereux qui ont été entreposés sous le tracé de l'autoroute A8 au début des années 90, à Ghislenghien. Ces déchets provenaient de la Floridienne et on peut, évidemment, s'interroger sur leur composition, notamment en métaux lourds comme le plomb et le cadmium. Un comité d'accompagnement a été constitué pour assurer le suivi de cette mise en dépôt de déchets dangereux.

Malheureusement, malgré les assurances données à l'époque, l'évolution du dépotoir n'a pas été positive. Les eaux de drainage n'ont manifestement pas toujours été correctement recueillies et se sont écoulées dans le fossé longeant l'A8 plutôt que d'être évacuées régulièrement par vidange des citernes. L'étanchéité du dispositif à, par la suite, fait l'objet également de constat de faiblesses et de carences.

Bref, en 1998, la réhabilitation du site devient nécessaire. Le rapport de synthèse accompagnant le plan de réhabilitation soumis au Ministre Guy Lutgen met clairement en cause la gestion passée de ces déchets.

L'arrêté du 6 mai 1998 relatif aux travaux de réhabilitation à exécuter au dépotoir sis sur le territoire de la commune de Ath, section de Ghislenghien, sous la plate-forme de l'autoroute A8 entre les cumulées 19.900 à 20.400, soit à l'ouest de l'accès de la N57 à Ghislenghien prévoyait, en son article 8, des mesures de postgestion. Ce sont ces mesures qui doivent nous intéresser aujourd'hui.

Dans son édition du 30 janvier dernier, le *Courrier de l'Escaut* propose, en effet, une enquête relativement fouillée qui semble démontrer que l'article 8 n'est plus respecté et qu'il ne l'a peut-être jamais été.

En clair, l'arrêté précité obligeait le MET à indiquer la position des quatre piézomètres mis en place à proximité du site.

L'article 8 prévoit aussi que le MET prend en charge les frais de surveillance de l'évolution de la pollution, du prélèvement des échantillons d'eau dans les piézomètres et leur analyse. Des prélèvements doivent être effectués sur les piézomètres trimestrielle-

ment durant dix ans et ramenés ensuite à deux par année. Le MET doit communiquer les résultats à l'Office wallon des déchets et à la DPE dans les 50 jours après les prélèvements. L'article donne cependant, de façon assez étonnante, la faculté au fonctionnaire technique de modifier la fréquence des prélèvements et analyses ou en autoriser l'arrêt.

Il apparaît aujourd'hui, à la lecture de certains échanges écrits entre le MET, la DPE et l'Office wallon des déchets, repris dans l'article de presse précité, que les campagnes trimestrielles de prélèvements n'auraient pas été menées avec beaucoup de zèle.

Ainsi, dans une note de la DPE à l'Office wallon des déchets, il est précisé qu'*«un contact téléphonique a été pris avec le MET pour savoir si ces contrôles avaient pu être effectués sans que la copie des résultats ne nous ait été transmise. D'après nos informations, il est fort probable que les piézomètres n'existent même plus. Nous interrogeons officiellement le MET à ce sujet et nous réactivons la postgestion du site»*.

M. le Ministre, mes questions seront dès lors les suivantes.

Pouvez-vous confirmer aujourd'hui que le site des déchets dangereux sous l'A8 a bien été réhabilité ?

Pouvez-vous me communiquer la teneur des analyses menées depuis 1998 sur le site du dépotoir de l'A8 ?

Si ces résultats d'analyse ne sont pas disponibles, à qui la responsabilité doit-elle être imputée ? Les analyses n'ont-elles pas été effectuées par le MET, ou ce dernier n'a-t-il pas communiqué les résultats à la DPE et à l'Office wallon des Déchets ?

L'éventuel arrêt des campagnes de prélèvement a-t-il été délibérément décidé par le fonctionnaire responsable – dont je parlais ci-avant –, comme l'arrêté l'y autorise ? Si oui, pour quelles raisons ?

Quelles actions avez-vous mis en œuvre dans le passé pour assurer la poursuite des prélèvements et des analyses, en particulier M. le Ministre de l'Environnement puisque je pose la question conjointement ?

Quelles suites ont-elles été données à la note du 10 août 2004 par l'Office wallon des Déchets et qui rappelle l'existence du dépôt de déchets dangereux sous l'A8 ? Cette note fait état d'une enquête diligentée par l'Office afin de vérifier le respect scrupuleux par le MET des obligations découlant de l'arrêté ministériel du 6 mars 1998 en matière de postgestion du site.

Et dernière question, quelles mesures vont être prises, le cas échéant, pour réactiver le suivi postgestion du site ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je vais essayer d'être concis car je vous invite éventuellement à poser une question écrite pour permettre un plus long développement car vous voyez toutes les questions que vous posez en quelques instants, je pense que cela ne serait peut-être pas plus mal ainsi.

Maintenant, tout d'abord, je vous confirme que le site de déchets dangereux sous l'A8 a bien été réhabilité.

Je rappelle quelques éléments historiques essentiels pour bien comprendre le dossier, car c'est un dossier difficile.

Les travaux de voûtement d'une section de la Dendre occidentale à Ath, préalables à la construction du contournement ouest de la ville, ont été mis en adjudication en novembre 1987.

Dans la zone des travaux, au lieu dit «Prés Pins» sur les berges du cours d'eau, étaient déversés, indépendamment de mes services, sans aucune précaution particulière et depuis des décennies, des déchets de toute nature en provenance de l'usine La Floridienne. Notons qu'à l'époque, cette situation n'inquiétait guère, si bien qu'aucune opposition ne se manifestait quant à la poursuite cette activité.

Après octroi du permis d'urbanisme et prise de possession du site par le maître d'ouvrage, en l'occurrence la Région wallonne, est entrée en vigueur la législation sur les déchets qui classifiait et indiquait les types de décharges autorisées en fonction de la nature des déchets.

Après plusieurs années de mise en place du remblai et après avoir constaté des infiltrations d'eau inopportunes, un processus de réhabilitation a été conduit visant à étanchéiser au maximum le remblai et à empêcher ces entrées d'eau. Ces aménagements ont, notamment, porté sur la réalisation de rideaux de palplanches transversaux sur toute la hauteur du remblai, l'étanchéisation totale des talus et le placement d'un drain longitudinal profond pour reprendre les eaux du fond supérieur.

Ces travaux de réhabilitation réalisés de juin 1998 au printemps 1999 ont coûté plus de 1.700.000 euros.

Ce plan de réhabilitation, approuvé le 6 mars 1998 par le Ministre Guy Lutgen, Père, a été réalisé sous le contrôle du Bureau SECO et sous la surveillance de la DPE.

Au final, il convient de relever que par rapport à la situation de départ d'une décharge sans aucune mesure particulière de protection, dans un site où affleure une

nappe aquifère de grande valeur, l'amélioration environnementale est à tout le moins considérable et la Région wallonne en a assumé, techniquement et financièrement, la charge totale.

À présent, la problématique des analyses menées sur le site.

Des piézomètres avaient été posés sur le site, plusieurs années avant sa réhabilitation en 1998/1999.

Mon collègue Benoît Lutgen – puisque cela lui était adressé également – m'informe qu'en matière d'analyses, la DPE a effectué des prélèvements d'eau à la citerne de centralisation de l'ancien drainage du dépôt les 28 août 2002, 2 septembre 2003 et 19 décembre 2005. En l'absence de normes spécifiques, les résultats ont été comparés aux normes sectorielles de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 sur les CET et aux normes sectorielles de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 sur les activités sidérurgiques à chaud. Il ressort que certains dépassements en manganèse, fer et zinc sont constatés.

Si l'arrêté de réhabilitation prévoyait de poursuivre ces prélèvements avec diffusion des résultats, force est toutefois de reconnaître que cette procédure n'a pas été suivie.

Quelles en sont les raisons ?

Tout d'abord, et comme je viens de l'évoquer, les travaux de réhabilitation avaient pour objectif de parfaire l'étanchéité du massif. Il a semblé à l'époque, vu l'ampleur et le type des travaux de réhabilitations, que l'amélioration ne pouvait qu'être très significative par rapport aux années antérieures.

Par ailleurs, lors de diverses inspections, les piézomètres n'indiquaient guère de présence d'eau.

Enfin, les prélèvements d'échantillons et leurs analyses constituent une matière spécialisée qui ne fait pas partie des compétences de l'Administration des Routes. Il est à noter à ce propos que l'arrêté de réhabilitation ne précise pas explicitement qui a la charge pratique des prélèvements, même si la charge financière en incombe au MET.

D'autre part, mon collègue Benoît Lutgen signale aussi que par courrier du 30 décembre 2005, la DPE a adressé un avertissement au MET pour lui rappeler les obligations de postgestion que lui assigne l'article 8 du plan de réhabilitation et un délai courant jusqu'au 1^{er} février 2006 lui a été accordé pour informer la DPE de la situation.

Le Procureur du Roi de Tournai a été informé de cette situation par la DPE et a reçu copie de l'avertissement. Le Bourgmestre d'Ath a également été informé.

Je demande donc à mes services de programmer le plus rapidement possible une réunion entre les différentes administrations concernées : l'Office wallon des déchets, la Division de la Police de l'environnement, la Division de l'Eau et la Direction géotechnique de mon administration afin de trouver une formule de postgestion du site mieux en adéquation avec l'arrêté qui prescrit que le fonctionnaire technique, celui de l'Office wallon des déchets, peut modifier la fréquence des prélèvements et analyses ou en autoriser l'arrêt.

M. le Président. – Merci Monsieur le Ministre. Madame Dethier-Neumann, vous avez la parole.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, je comprends votre remarque selon laquelle une question écrite aurait sans doute été plus appropriée mais cet échange oral nous a permis de pointer les lacunes graves de ce dossier.

Je suis heureuse de savoir qu'une rencontre est prochainement prévue et j'espère qu'elle aboutira sur des propositions concrètes.

En ce qui concerne les piézomètres, pouvez-vous me dire s'ils étaient là pour mesurer le niveau d'eau mais aussi le contenu ? Pouvez-vous également me confirmer s'ils sont encore là parce que l'on me dit qu'ils n'y sont même plus ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Si on fait une étanchéisation, à l'extérieur ...

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – ... C'est autant qu'ils soient là, c'est clair.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – ... Il n'y a pas d'eau dans le piézomètre.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – D'autre part, savez-vous me donner la date de cette rencontre ou est-elle juste prévue ? Et pourriez-vous me donner un délai pour que je puisse vous interroger à nouveau à ce sujet ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La rencontre est prévue dans un délai d'un mois.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Je pourrai donc dans un mois vous envoyer une question écrite ...

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – ... ou encore m'interroger oralement car c'est un plaisir de vous répondre. Je ne demande qu'à vous revoir et à vous entendre. Je vais donc faire avancer le dossier.

QUESTION ORALE
DE M. DELANNOIS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LES AMÉNAGEMENTS ET LA SIGNALISATION
SUR LA RN 500»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Delannois à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine sur «les aménagements et la signalisation sur la RN 500».

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

M. Delannois (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, la semaine dernière, la presse locale faisait écho des modifications apportées à la signalisation routière sur la RN 500 (reliant Allain à Antoing) et des réactions suscitées par celles-ci.

Il semblerait en effet qu'à certains endroits, les nouveaux panneaux, placés récemment, soient en contradiction avec l'ancienne signalisation toujours en place.

Le chef de district du MET a expliqué que cette contradiction était due au fait que des plaisantins se seraient amusés à enlever les plastiques qui recouvraient les nouveaux panneaux. Il a également précisé que la nouvelle législation n'entrera en vigueur que lorsque les marquages au sol auront été réalisés, ce qui devrait être fait dès le retour de conditions climatiques plus favorables, soit au printemps.

N'aurait-il pas été plus prudent d'effectuer la pose des nouveaux panneaux concomitamment à la modification des marquages au sol? L'on peut en effet craindre que ces incohérences soient causes d'accidents. Se poserait alors également la question de la responsabilité des pouvoirs publics.

De plus, la principale modification, à savoir la mise en voie prioritaire de la RN 500, suscite bon nombre d'inquiétudes de la part des riverains. En effet, cette mesure implique la suppression des priorités de droite dans la traversée de Vaulx et d'Allain ce qui, pour les habitants de ces deux villages, va immanquablement favoriser la vitesse des automobilistes.

À l'inquiétude des habitants de Vaulx s'ajoute leur incompréhension puisqu'ils avaient déjà attiré l'atten-

tion des autorités sur les dangers induits par une vitesse excessive à ces endroits. Ils avaient d'ailleurs, par l'intermédiaire du Commissaire de police, averti le MET et formulé deux propositions d'aménagement: la limitation de la vitesse à 50 km/h dans les rues de Tournai et d'Antoing et l'aménagement d'un rond-point face à l'église pour couper l'élan des automobilistes. Ces suggestions n'ont malheureusement pas été prises en compte par les agents du MET au motif que la RN 500 étant une route nationale elle se devait d'être prioritaire.

Comme les riverains, je m'interroge sur le rejet de leurs propositions et sur la justification qui leur a été donnée. Une route nationale doit-elle toujours être une voie prioritaire? N'a-t-on pas appliqué la norme de façon trop rigide? Bref, la sécurité n'aurait-elle pas dû primer?

M. le Président. – Merci Monsieur Delannois. La parole est à M. le Ministre pour la réponse.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, je voudrais dire que la signalisation de l'ensemble de la Nationale 500 a été revue en accord avec les autorités de police concernées et les arrêtés ministériels sanctionnant les modifications ont été dûment prises.

L'arrêté ministériel concernant votre question a été signé en date du 22 février 2005 et transmis à la ville de Tournai le 16 mars 2005.

La signalisation verticale a été posée fin 2005. Il est vrai que l'arrivée brusque des intempéries hivernales n'a pas permis de procéder aux marquages d'accompagnement. Ceux-ci seront, et je voudrais vous rassurer, réalisés dès que les conditions climatiques le permettront.

Pour ces raisons, les caches qui masquaient les nouveaux panneaux ont dès lors été maintenus. Cette situation a été expliquée par mon administration qui a déploré les faits de vandalisme qui ont consisté à enlever ces caches.

Je voudrais dire également que les nouvelles règles de priorité et de limitation de vitesse, établies dans un souci de lisibilité et de sécurité et reprises dans les arrêtés ministériels d'usage, peuvent évidemment faire l'objet de contrôles de la part des services de police locale.

M. le Président. – Merci M. le Ministre. Monsieur Delannois vous avez la parole.

M. Delannois (PS). – Je comprends très bien, par rapport à la pose des panneaux, et au problème qui s'ensuivit, mais fallait-il réellement que cette RN devienne ensuite prioritaire ?

Je dois vous dire que le Commissaire de police avait émis, lui, d'autres suggestions. Un jeune est décédé récemment à Vaulx, dans une rue parallèle à cette RN 500. La vitesse était en cause et cela a suscité, vous le comprendrez aisément, beaucoup d'émotion.

La traversée du village par cette voie prioritaire suscite des inquiétudes que je partage.

M. le Président. – Merci Monsieur Delannois. Ceci termine nos travaux. Je remercie M. le Ministre et son Chef de Cabinet.

La séance est levée.

– *La séance est levée à 18 heures 17 minutes.*

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

IPP	Impôt des personnes physiques
RESA	Relance économique et simplification administrative
UWE	Union wallonne des entreprises