

PARLEMENT WALLON

SESSION 2005-2006

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Voir CRAC N° 97 (2005-2006)

Séance publique de Commission*

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

Lundi 20 février 2006

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

SOMMAIRE

<i>Interpellation et question orale</i>	4
<i>Interpellation de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la propriété des routes et autoroutes de Wallonie»</i>	
<i>Question orale jointe de M. Fourny à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la propriété des routes et autoroutes en Wallonie»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Fontaine, M. Fourny, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	4
<i>Questions orales</i>	9
<i>Question orale de M. de Lamotte à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le retard de versement aux communes des addi- tionnels au précompte immobilier et la création d'une administration fiscale régionale wallonne»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. de Lamotte, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	9
<i>Question orale de Mme Tillieux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'aménagement du Ravel 2 entre Rochefort et Jemelle»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Tillieux, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, M. Borsus	11
<i>Question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la réalisation du Ravel ROPS (ligne 150 Dinant-Tamines)»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	12
<i>Question orale de Mme Tillieux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la création d'un quai de chargement de déchets à Floreffe»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Tillieux, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	14
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le Ravel et les gares mises en vente par la SNCB»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	15
<i>Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'aménagement et la sécurisation des parkings de covoiturage»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Dethier-Neumann, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	16
<i>Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'organisation des secours sur l'autoroute A8 et les équipements d'infrastructures pouvant résoudre certains dysfonctionnements»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	18

<i>Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les retards de paiement des entreprises de déneigement»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	20
<i>Question orale de M. Huygens à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'organisation des services d'épandage du MET dans la province de Hainaut»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Huygens, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	21
<i>Question orale de M. Senesael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les travaux de la cathédrale de Tournai»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Senesael, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	22
<i>Liste des abréviations courantes</i>	24

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

Présidence de M. Jacques Etienne, Président

La séance de Commission faisant l'objet d'un compte rendu intégral débute à 16 heures 17 minutes

**INTERPELLATION
ET QUESTION ORALE**

**INTERPELLATION
DE M. FONTAINE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA PROPRIÉTÉ DES ROUTES
ET AUTOROUTES DE WALLONIE»**

**QUESTION ORALE
DE M. FOURNY À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA PROPRIÉTÉ DES ROUTES ET AUTOROUTES
EN WALLONIE»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Fontaine, sur «la propriété des routes et autoroutes de Wallonie»; ainsi que la question orale jointe de M. Fourny, sur «la propreté des routes et autoroutes en Wallonie», à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine.

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

M. Fontaine (MR). – Il y a quelques années, je souhaitais vous décerner le titre de «Monsieur Propre» de Wallonie, titre qui, malgré le défi que cela représentait, semblait vous intéresser, malheureusement si je vous ai nommé, je ne puis pas encore vous remettre le sac d'or de la Wallonie la plus propre.

Dans ma voiture, il m'arrive de tourner la tête pour regarder à l'extérieur et particulièrement quand je suis à l'arrêt à une sortie d'autoroute ou encore à certains carrefours importants de notre Wallonie.

Ce qui s'offre à ma vue n'est que détritrus. Quel respect avons-nous pour nous-même et que doit penser le visiteur qui nous rend visite. Comment répondre aux citoyens qui nous interpellent sur le sujet? Voici un extrait d'un des derniers mails que j'ai reçu à cet égard: «*Pourrais-tu un jour intervenir auprès du MET pour qu'on essaye de mener une véritable poli-*

tique de propreté de nos routes et autoroutes? Que d'horreurs lorsqu'on voit la saleté partout et surtout aux voies d'accès aux autoroutes ou même aux croisements de nos routes. Un étranger qui arrive chez nous (et même les Flamands) doit se demander dans quelle république d'Afrique ou d'Amérique du Sud il entre! Ne faudrait-il pas une vraie campagne et l'annonce d'amendes sévères (comme aux USA) pour améliorer cette situation sans ralentir les efforts faits dans les écoles ou les communes qui font ce qu'elles peuvent?». Fin de citation.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est signé Didier Reynders.

M. Fontaine (MR). – Non, ce n'est pas signé Didier Reynders. C'est un cadre de banque qui a des activités dans le secteur culturel.

Il y a des années que je vous interpelle et que vous me répondez sur ce sujet. Il y a des années que la Wallonie n'en finit pas d'être d'une saleté de plus en plus repoussante.

En 2001, vous me proposiez d'agir sur trois fronts en même temps: nettoyer, sensibiliser, réprimer. Je vous propose de les reprendre ensemble.

Nettoyer. Pour le nettoyage, vous avez annoncé et mis en œuvre l'une ou l'autre opération «coup-de-poing» et il faut reconnaître que, par de trop rare «à coups», les abords des routes et autoroutes ont paru plus propres. Vous m'avez aussi donné les chiffres de la quantité de déchets collectés par an jusqu'en 2000. Ne pourrais-je pas disposer de chiffres pour les années suivantes jusqu'à aujourd'hui?

Pour nettoyer, il faut du personnel affecté à cette opération. En réponse à ma dernière question (de janvier 2005) sur le sujet, vous me précisiez que 171 PTP avaient été mis à disposition des districts routiers en vue d'assurer la propreté du réseau dont 23 pour le district de Soignies et Péruwelz – ceux qui m'intéressaient à ce moment-là – en vue d'y participer à l'enlèvement et à la collecte des déchets. Il semble donc que ce personnel soit en régression puisqu'en février 2003, vous me précisiez la réparti-

tion sur les cinq provinces des 208 PTP engagés. Qui définit et organise le travail de ces personnes? Disposent-elles d'un canevas de collecte et de maintien de la propreté? Quels sont les moyens de contrôle de la réelle affectation de ces personnes à la propreté des routes et autoroutes? Autant de questions sur l'efficacité de ce personnel et sur sa répartition dans les différentes zones concernées.

Sensibiliser. On le voit en se penchant à la fenêtre de sa voiture, la prévention ne marche pas. Les actions de sensibilisation déjà programmées dans le passé ne semblent pas avoir donné beaucoup de résultats. Les déchets sont en augmentation, la cible n'a pas été conscientisée au problème ou en tout cas pas avec toute l'efficacité requise. C'est effectivement sur cet aspect que vous restez en général le plus vague dans vos précédentes réponses. Or, il me semble que c'est un élément essentiel qui doit accompagner la collecte, au risque – et cela semble être le cas –, qu'elle soit une fuite en avant, et que le message envoyé aux citoyens les plus indécis soit: «Jetez... nous ramassons!».

Réprimer. Lors de vos précédentes réponses, vous me précisiez la prestation de serment de 165 agents habilités à verbaliser les contrevenants. Malheureusement, vous ne disposiez pas du bilan de 2004, mais vous m'avez communiqué des chiffres partiels faisant état pour le volet «abandon de déchets» de 25 procès-verbaux dressés par vos agents. Vos agents sont-ils au bon endroit au bon moment? Sinon, ils perdent beaucoup en efficacité. Si tel devait être le cas, peut-être faudrait-il revoir leur mode d'intervention de telle manière à se rendre plus «visible» pour le citoyen, aux sorties d'autoroutes, par exemple, et réaliser du même coup une part de la sensibilisation recherchée?

Je vous propose donc une nouvelle fois de faire le point sur cette situation qui ne fait que se dégrader au fil du temps.

En d'autres termes, qu'avez-vous fait – plus exactement, qu'ont fait vos services – depuis ma dernière question sur le sujet alors que le constat est une Wallonie toujours aussi sale?

Combien de personnes ont été réellement mises à disposition des services des routes et autoroutes et spécifiquement affectées au maintien de leur propreté?

Quel est le tonnage de déchets ramassés par ces équipes et quelle est l'évolution de ce tonnage depuis que des personnes sont engagées pour cela?

Il n'échappe à personne qu'il fait plus sale dans certaines zones, comme Charleroi, Mons ou La Louvière. Je voudrais avoir des informations sur la fré-

quence avec laquelle ces équipes se retrouvent le long des routes et autoroutes pour les nettoyer.

En matière de répression, combien de procès-verbaux ont été dressés depuis la mise en place de la police domaniale en me précisant leur évolution par an?

Enfin, car les trois aspects sont complémentaires et liés, quelles actions de sensibilisation allez-vous mettre en place pour venir en appui aux équipes qui travaillent sur le terrain et aux équipes répressives?

Pour moi, Monsieur le Ministre, il est primordial qu'un très gros effort soit fait dans ce domaine car on ne peut pas recevoir des touristes et des investisseurs dans un dépotoir. Nous voulons une Wallonie propre. Nous voulons que le Gouvernement fasse quelque chose, mais je suis aussi conscient que c'est l'affaire des citoyens en grande partie.

M. le Président. – La parole est à M. Fourny pour poser sa question.

M. Fourny (cdH). – Je vous ai également interpellé en mai 2005, sur la question en termes de statistique. Vous nous avez fort gentiment communiqué ces données qui sont très intéressantes et très révélatrices de la quantité de déchets retrouvée effectivement le long de nos voiries.

Moi, je ne vais pas vous nommer comme l'a fait mon Collègue M. Fontaine. Je trouve qu'au contraire, les pouvoirs publics ont fait beaucoup d'efforts en matière de propreté et les chiffres suffisent eux-mêmes pour démontrer que, depuis 1999, période 1999-2004, ce sont 23 millions d'euros qui ont été consacrés pour l'entretien des abords de nos voiries.

C'est là où peut-être que la réflexion doit être menée. En effet, le budget consacré pour la propreté est extrêmement important. Dans le cadre du plan Marshall, on se rend compte que de telles sommes sont très importantes et devraient être consacrées à d'autres priorités plutôt que la propreté.

Lorsque l'on examine les chiffres relatifs au volume de déchets enlevés chaque année le long de nos routes, (quarante milles tonnes) on ne peut qu'être effaré. Suivant les statistiques, ce sont près de 7.000 tonnes de débris retrouvés le long des routes, qui sont jetés par les citoyens lorsqu'ils roulent.

Je souhaiterais, Monsieur le Ministre, connaître vos intentions sur la manière dont il faudrait procéder pour réprimer davantage les incivilités de la population qui semble tout jeter par la fenêtre et ne pas respecter l'environnement, mais aussi l'image de la Wallonie. C'est extrêmement important d'avoir des routes, non seulement praticables – et là, des efforts

importants ont été faits –, mais aussi des routes qui soient propres.

J'aimerais savoir quelles sont maintenant vos priorités par rapport à l'action que vous avez menée depuis 1999 jusqu'à ce jour et la réorientation de cette activité ou de cette politique pour permettre soit une prévention, soit une répression plus importante afin de mieux sensibiliser les gens à leur environnement.

La Police domaniale, mise en place à la suite d'un décret pris par le Parlement, a-t-elle eu la faculté d'intensifier la prévention et la répression de ces dépôts constatés le long des routes? J'aimerais connaître le bilan de cette Police domaniale actuellement.

Existe-t-il des synergies et collaborations entre la Police domaniale et les agents constatateurs et agents sanctionneurs des communes permettant l'application d'amendes administratives?

Enfin, entre-t-il également dans vos intentions de pratiquer des collaborations avec le privé, issu du Luxembourg, et plus particulièrement de l'échangeur E25-E411? Il y a là un relais pour routiers qui accueille plus de 200 camions par jour, et il est effarant de constater le nombre de bouteilles PVC remplies d'urine, de papiers jetés le long de cette voirie, pourtant nettoyée régulièrement par les «Rangers», association privée qui s'occupe de la protection de l'environnement. N'y a-t-il pas moyen de sensibiliser ces routiers? N'y a-t-il pas moyen aussi d'aider les partenaires privés, les investisseurs à sensibiliser leur propre clientèle afin que celle-ci puisse respecter l'environnement dans laquelle elles sont accueillies?

Des moyens budgétaires ont été consacrés. Il me semble maintenant important de passer dans une phase plus intensive de sanction, de répression parce qu'il n'est pas normal, lorsqu'on circule sur nos autoroutes qu'elles soient sales jusqu'à la frontière, par exemple allemande, et qu'au-delà de celle-ci, on constate une propreté et un respect total de l'environnement, ce qui n'est pas le cas chez nous.

Les incivilités doivent donc être réprimées. Après la prévention qui a, semble-t-il, ses limites, il est temps de passer à l'action maintenant.

J'aimerais connaître vos intentions pour les années à venir, sachant que tout ne sera pas nettoyé du jour au lendemain et qu'il y a aussi un travail à effectuer au niveau du civisme de la population.

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 Prési-

dent, chers Collègues, la problématique de la propreté le long des routes et autoroutes est une question effectivement essentielle car elle participe indiscutablement à l'image de toute une région, tant vis-à-vis de ses habitants, que des étrangers qu'ils soient touristes ou investisseurs.

Vous l'avez dit, l'un et l'autre – et c'est juste –, le problème fondamental est évidemment le comportement incivique des uns et des autres, indépendamment des efforts qu'on peut réaliser.

Permettez-moi tout simplement de vous rappeler la politique que nous développons en la matière.

D'abord, nous réservons des budgets spécifiques à la propreté du réseau, et ce, par le biais d'entreprises privées spécifiques.

Ainsi, si, depuis quelques années, j'ai pris l'initiative de consacrer un budget important à la propreté du réseau. Pour 2006, le budget qui sera consacré à cette activité et réalisée par des entreprises, est de 5,1 millions d'euros, soit 5,6 % de l'enveloppe globale allouée au département des routes et autoroutes wallonnes pour l'entretien général du réseau.

Ensuite, mettre du personnel à disposition des régies afin de procéder au ramassage des déchets par nos propres moyens et ce, complémentairement au travail des entreprises privées.

En février 2003, je pouvais effectivement annoncer l'engagement de 208 PTP (Programme de Transition Professionnelle). Parmi ceux-ci, 175 étaient attribués à la Direction des Routes et des Autoroutes et 33 à la Direction générale des Voies hydrauliques.

Pour rappel, le principe du programme «PTP» prévoit l'engagement de personnel à 4/5^{ème} temps et à durée déterminée, entre deux ou trois ans en fonction du taux de chômage de leur commune d'origine. Ce programme initié en 2003 touche donc à sa fin et à ce jour, il reste encore 42 personnes incorporées au sein de la Direction des Routes et des Autoroutes.

Pour être plus précis, je vous dirai qu'il y en a 7 à la Direction de Namur, 2 à Luxembourg, 15 à Mons, 5 à Charleroi, 2 en Brabant wallon, 9 à Liège et 2 à Verviers.

La répartition des tâches de ces agents est établie par le district qui les emploie et elle relève essentiellement de missions de propreté.

Pour 2006, la constitution d'un nouveau programme de transition professionnelle a été prévue. J'investirai dans ce programme 4,326 millions d'euros afin de permettre de nouveaux engagements de personnel que je souhaite affecter principalement à la propreté du réseau.

Vous constaterez que, si on additionne cette enveloppe à celle prévue pour le paiement des entreprises privées, on atteint un montant de près de dix millions d'euros. Vous conviendrez – je suppose – avec moi qu'il s'agit d'un effort conséquent.

Alors, il y a le volet répressif.

Il convient avant tout de fixer des ordres de grandeur. En 2005, les quantités récoltées le long des routes et autoroutes s'élevaient à :

- poubelles: 4.247 tonnes;
- ramassage manuel le long des routes: 2.711 tonnes;
- pneus: 288 tonnes;
- batteries: 3.453 kilogrammes;
- publicités non autorisées: 32.017 pièces.

Pour ce qui concerne l'évolution des quantités de déchets ramassés, nous constatons depuis l'année 2000, et ce, jusqu'en 2003, une hausse continue des quantités.

Fin 2004, pour la première fois, on constate une diminution significative et généralisée des postes «poubelles» (diminution globale de 34 %) et «en recherche le long des routes» (diminution globale de 14 %). De l'avis général, il semble que cette diminution résulte notamment de l'action menée par la Police domaniale des Routes et Autoroutes.

Fin 2005, on constate que la tendance à la baisse est confirmée; le poste «poubelles» diminue de 9 % avec toutefois un élément de nuance en ce qui concerne le poste «en recherche» qui augmente, lui, de 4 %. Notons au passage la notable diminution du poste «publicités non autorisées» qui affiche pour la première fois une baisse des quantités de 15 %.

Rappelons que le principe de la Police domaniale ne crée pas un nouveau corps de police spécialisé, mais confie des missions judiciaires à des fonctionnaires en place qui continuent à exercer leurs missions habituelles.

Les fonctionnaires de terrain particulièrement visés par cette initiative sont ceux qui remplissent des missions de garde-route. En 2005, parmi ces gardes-routes, environ 70 agents se sont réellement impliqués dans l'exercice de leurs missions de police.

Le bilan que l'on peut dresser à ce jour de cette action pour l'année 2005 est le suivant :

- abandon de déchets: 313 *Pro Justitia* dont 231 à charge de personnes connues et 20 avertissements;
- affichage sauvage: 174 *Pro Justitia* dont 166 à charge de personnes connues et 89 avertissements;
- dégradations, vols et graffitis: 147 *Pro Justitia* dont 16 à charge de personnes connues et 11 avertissements;

- occupation illicite du domaine public: 17 *Pro Justitia* dont 16 à charge de personnes connues et 40 avertissements;
- abandon de véhicule: 15 *Pro Justitia* dont 9 à charge de personnes connues;
- *Pro Justitia* d'information dans le cadre d'un accident de roulage: 7 *Pro Justitia* dont 5 à charge de personnes connues.

Ce qui veut dire que – je vais essayer de vous répondre de la manière la plus précise possible, M. Fontaine – globalement, en 2005, un total de 673 *Pro Justitia* et 160 avertissements ont été rédigés contre 631 *Pro Justitia* et 204 avertissements en 2004. Le nombre de *Pro Justitia* a légèrement augmenté, ce qui montre évidemment que nous voulons continuer à maintenir la pression et faire en sorte d'atteindre l'objectif.

Sensibiliser, comme vous l'avez évoqué à juste titre, les automobilistes et riverains des voiries régionales à cette problématique. Dans cette optique, je peux vous annoncer que la campagne d'affichage de juillet le long du réseau à grand gabarit de la Région wallonne portera justement sur ce thème, puisque les précédentes campagnes basées sur l'aspect préventif ne se sont manifestement pas traduites par une adaptation des comportements.

Je souhaite, cette fois, axer le message sur l'aspect répressif en mettant en évidence le travail de la Police domaniale et les risques de poursuites encourus par les individus qui ternissent l'image de notre Région.

Je voudrais encore dire que les initiatives de rencontre entre les services du MET et les services communaux ont été encouragées. En effet, la proximité des réseaux fait que l'avenir devra impliquer le développement de synergies – je crois vraiment – entre les communes et l'administration des routes tant du point de vue du nettoyage que de celui de la répression. On a pu lire çà et là que des actions communes ont été concrétisées dans certaines communes. Il est vrai que cette collaboration est idéale, mais elle nécessite énormément de temps et la disponibilité de part et d'autre évidemment.

Il existe un projet de réforme du décret organique de la Police domaniale. Cette nouvelle mouture devrait notamment permettre de créer une base décrétole autorisant l'application d'amendes administratives dont on ne dispose pas pour l'heure.

Vous avez également évoqué le problème des aires autoroutières.

Je voudrais dire que, à ce jour, je n'ai pas encore reçu de projet concret dans le cadre de la rénovation d'aires autoroutières non concédées. Ces dossiers

sont donc toujours à l'étude au sein de mon Administration.

Je peux néanmoins vous annoncer que différents marchés de renouvellement de concessions viennent d'être attribués par la Sofico :

- l'aire de Aische-en-Refail sur la E411 dans le sens Bruxelles/Namur pour un montant investi par le concessionnaire de 2.778.637 euros ;
- l'aire de Aische-en-Refail sur la E411 dans le sens Namur-Bruxelles pour un investissement du concessionnaire de 3.789.600 euros ;
- l'aire de Spy sur la E42 pour un montant de l'investissement du concessionnaire de 11.174.863 euros.

Les prochaines aires dont les concessions vont être renouvelées sont celles de Thieu sur la E42 et de Barchon sur la E40.

Une réunion est prévue mardi prochain à Valenciennes – ou j'espère – on pourra finaliser l'accord relatif à l'aire d'Hensies.

Le problème dénoncé au Luxembourg notamment est lié à l'interdiction – cela, il faut en tenir compte aussi – de circuler dans d'autres pays le week-end et que les camions doivent attendre sur nos aires qui constituent donc des endroits de stationnement de longue durée avec toutes les conséquences que cela engendre.

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

M. Fontaine (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse particulièrement détaillée qui nous permettra d'analyser plus encore la problématique. Je constate, Monsieur le Ministre, que l'effort financier est particulièrement important. Et donc, ce n'est pas un reproche qui vous est fait au niveau de ce qui est fait par le Gouvernement en la matière, mais le problème, ce sont les résultats.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Ce n'est pas suffisant, je vous l'avoue.

M. Fontaine (MR). – Si les moyens mis en œuvre sont très importants, mais que les résultats ne suivent pas, c'est donc – et vous l'avez bien compris – qu'il y a un problème.

Ce problème, c'est certainement l'attitude des usagers de la route qui se soucient très peu de la propreté et de l'environnement. C'est sans doute aussi – et c'est la question que je continue de me poser et à laquelle je n'ai pas vraiment eu de réponse –, j'ai l'impression que dans certains districts les agents du

MET n'attachent pas la même importance à cette problématique.

Vous nous avez dit qu'un certain nombre d'entreprises privées étaient chargées de l'entretien. J'ai constaté que, dans certains cas, – et je pense au rond-point en face de la gendarmerie de Manage –, on mène des opérations de nettoyage en se concentrant uniquement sur les végétaux, ce qui laisse les détritiques encore plus apparents. Ce n'était pas très beau avant, mais maintenant, c'est l'horreur totale et cela n'encourage pas évidemment à être propre. Il faudrait donc tout nettoyer, pas uniquement les végétaux, tout enlever et ne pas tout laisser là pendant des semaines, ce qui encourage à jeter des déchets. Une canette en appelle une autre.

Je pense qu'il faut aussi veiller à la qualité du travail fait, et au respect du cahier des charges, par les entreprises privées. La tonte des pelouses sans grand figelage fait surtout apparaître les déchets. La situation est alors pire qu'avant.

Là, je crois qu'il y a vraiment un problème et tout ceci nuit à l'image de marque de la Wallonie et il me semble que, dans le cadre du plan Marshall, c'est important. Nous devons faire des efforts et, peut-être aussi, faudrait-il avec l'aide de votre collègue le Ministre Lutgen qui a la sensibilisation à l'environnement, mettre en œuvre un certain nombre de programmes de sensibilisation des adultes, notamment dans les CRIE. C'est très bien – je lui ai d'ailleurs dit – de sensibiliser les enfants en âge d'école primaire, il y a le problème des adolescents, mais aussi le problème de leurs parents.

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

M. Fourny (cdH). – Je vous remercie pour votre réponse. Je note votre volonté de poursuivre dans cette politique de propreté, mais je pense qu'effectivement, il faut sensibiliser encore davantage nos concitoyens en matière d'environnement et de propreté. Je pense que des actions ponctuelles devront être menées afin que chacun prenne en considération l'intérêt d'avoir un environnement sain et propre.

En ce qui concerne l'aspect répressif, je pense qu'il faudrait rapidement sanctionner davantage et rendre plus efficaces les sanctions.

Pour ce qui concerne le Luxembourg, je reviendrai vers vous. En effet, le transit des camions entre le Luxembourg et la Belgique pose d'énormes problèmes et des coûts importants parce que la Police fédérale est obligée de contrôler, de sanctionner.

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

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE

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

«LE RETARD DE VERSEMENT
AUX COMMUNES DES ADDITIONNELS
AU PRÉCOMPTE IMMOBILIER
ET LA CRÉATION
D'UNE ADMINISTRATION
FISCALE RÉGIONALE WALLONNE»

M. le Président. – Avec l'accord de Mme Tilleux et de M. Stoffels et en l'absence de MM. Furlan et Boursus, je propose que M. de Lamotte pose sa question parce qu'il doit être au Conseil communal à 18 heures.

L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Lamotte à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le retard de versement aux communes des additionnels au précompte immobilier et la création d'une administration fiscale régionale wallonne».

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

M. de Lamotte (cdH). – Je voudrais d'abord remercier mes Collègues qui me permettent de «roquer». Je suis désolé, mais il y a Conseil communal à Liège où je dois absolument être présent.

Monsieur le Ministre, bien que la matière fiscale, notamment l'enrôlement, soit régionalisée et en l'absence d'administration fiscale wallonne, c'est le niveau fédéral qui enrôle et perçoit les recettes au titre du précompte immobilier.

Or, quels sont les constats en cette matière? De manière habituelle et récurrente, le Fédéral est en retard dans le versement aux communes des additionnels au précompte immobilier. Je suis alarmé, car un certain nombre de communes seraient à nouveau dans le cas.

Au-delà de ce retard, la question de la perception de l'impôt est en cause. En effet, un article du Mouvement communal du 8 septembre 2005 précise qu'«une étude de la Cellule fiscale de la Région wallonne signale qu'un nombre élevé de ménages wallons bénéficient de réduction du précompte immobilier indûment (par exemple, des réductions pour enfants à charge sont maintenues alors que le ménage ne compte plus d'enfants à charge)».

Cette situation n'est évidemment pas neutre pour le budget des communes wallonnes et ce pour diverses raisons.

D'une part, les centimes additionnels au précompte immobilier peuvent, dans certaines communes, représenter un poids prépondérant des recettes communales. C'est un montant considérable.

D'autre part, les difficultés que leur enrôlement et perception entraînent pour les communes se traduisent par des fluctuations importantes qui ont pour effet d'interférer sur les prévisions financières des communes. Aussi, les enrôlements réalisés après le mois d'octobre, ne fournissent des recettes aux communes qu'en janvier ou février de l'année suivante en raison du délai de paiement de deux mois dont disposent les contribuables. Cela augmente ou crée artificiellement un déficit dans les comptes communaux et éventuellement un excédent tout aussi artificiel l'année suivante.

Enfin, la question de la mauvaise perception de ce précompte, via le mécanisme des réductions qui seraient indûment imputées, pose un problème non seulement d'équité, mais également budgétaire.

Dès lors, Monsieur le Ministre, deux questions.

Le Ministre des Finances avait annoncé que – et je le cite – «*la modernisation des applications automatisées relatives à l'établissement du précompte immobilier permettrait d'améliorer la situation*». Cette amélioration ne semble pas se traduire, à l'heure actuelle, dans les faits. Comment expliquer le problème récurrent du retard de versement aux communes wallonnes des centimes additionnels au précompte immobilier? Pouvez-vous me confirmer cette situation?

Cette question renvoie inévitablement, Monsieur le Ministre, à la question de l'Administration fiscale wallonne que nous – comme vous – avons appelé de tous nos vœux maintes fois à cette tribune. La DPR prévoit, par ailleurs, de doter la Région wallonne d'une – et je cite – «*véritable administration fiscale régionale*». L'objectif d'une telle administration est d'améliorer la perception des impôts régionaux, d'améliorer la gestion du contentieux et de faciliter le service aux usagers.

Aussi, Monsieur le Ministre, qu'en est-il de la traduction de cette disposition de la DPR? Et quel est l'état d'avancement de ce dossier?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, comme vous le rappelez, c'est effectivement l'Administration fédérale qui gère pour compte de la Région, et ce, à titre gratuit – il faut le souligner –, le précompte immobilier.

Dans ce contexte-là, évidemment, je crois aisément que la Région est dans l'impossibilité d'imposer au Fédéral des développements coûteux en matière de gestion informatique, alors qu'elle pourrait en assurer le service à l'avenir.

Dans le cadre de l'analyse des impôts régionaux, la Cellule fiscale de la Région wallonne a effectivement relevé des problèmes en matière de précompte immobilier, surtout dans l'octroi des réductions pour personnes à charge. Afin de remédier à cette situation anormale, et dans un souci d'équité et de juste perception de l'impôt, il a été convenu, avec l'Administration fédérale, qu'elle procède, dès 2004, à une vérification manuelle de grande ampleur de ces réductions. Cette opération est en voie de finalisation et devrait se terminer dans les prochains mois, soit avant l'enrôlement de 2006. Nous espérons ainsi que le problème sera solutionné.

D'après les informations qui m'ont été communiquées par la Cellule fiscale, si des importants retards de versements ont été effectivement rencontrés durant les années 2000 et 2001, ceux-ci ne se sont plus répétés. La situation – je ne dis pas qu'elle est idéale – semble s'être nettement améliorée ces dernières années.

J'ai toutefois demandé à la Cellule fiscale de suivre la situation de manière précise. D'après les premiers éléments recueillis, il apparaît qu'actuellement, les versements s'effectuent dans des délais raisonnables, c'est-à-dire dans le mois qui suit celui de la perception.

Il est bien évident que ces versements sont fonction de l'enrôlement. L'établissement du précompte immobilier dépend de trois administrations fédérales, à savoir l'Administration du Cadastre, l'Administration des Contributions directes et l'Administration du Recouvrement.

Le précompte immobilier est établi au vu de la situation existante au 1^{er} janvier et c'est sur cette base que les diverses administrations réalisent tous leurs travaux.

Vu la complexité et l'ampleur des tâches, il semble difficile – nous dit-on – de procéder à un enrôlement avant le mois d'août. Le Code des impôts sur les revenus octroyant un délai de paiement de deux mois, les versements les plus importants sont donc enregistrés dans les trois derniers mois de l'année.

L'Administration fiscale fédérale s'est efforcée de verser les montants perçus à la fin de chaque mois afin de ne pas perturber notamment l'élaboration des budgets communaux.

Je voudrais vous dire que mon intention – et je pense qu'elle est partagée – est la mise en place d'une Administration fiscale wallonne qui est d'ailleurs pré-

conisée dans la Déclaration de Politique Régionale. Je vous rappellerai qu'une première étape importante a été franchie par le transfert au 1^{er} janvier 2003 du Service de perception de la radio-télévision-redevance, venant de la Communauté française, et par son intégration dans une cellule administrative transitoire, créée en 2003, et qui, comme le rappelle la DPR, constituera l'embryon de l'Administration fiscale wallonne.

En 2005, les compétences fiscales de ce service ont été élargies à la gestion de la taxe sur les sites d'activité économique désaffectés.

Une prochaine étape pourrait consister en un transfert vers cette Cellule du recouvrement des taxes proprement régionales, à savoir l'eau, les automates, par exemple.

Quant aux impôts régionaux, et préalablement à la création de l'Administration fiscale wallonne, il est indispensable d'effectuer certains travaux d'analyse et d'études découlant des dispositions de la loi spéciale de financement des Communautés et des Régions du 13 juillet 2001. Cette loi énonce que la Région bénéficiera, lorsqu'elle assurera elle-même la gestion d'un impôt régional, d'un montant compensatoire basé sur le prix du service actuellement presté par le Fédéral.

Or, ce prix doit être fixé en concertation entre le Fédéral et les Régions. La Cellule fiscale a réalisé une analyse organisationnelle de ces impôts régionaux.

Maintenant, la même analyse n'existe pas au Fédéral. Comment arrêter, de commun accord, le coût de gestion ?

Malgré nos rappels des 6 octobre 2004 et 22 septembre 2005, aucune information ne nous a encore été fournie à ce jour par le Fédéral. Je ne vois donc qu'une possibilité, c'est de nouveau interpellier le Fédéral en la matière afin de pouvoir finaliser dans les meilleurs délais cette partie importante du dossier.

Vous comprendrez évidemment que la fixation de cette compensation est un élément primordial pour la Région. Le Gouvernement devra apprécier l'opportunité d'un tel transfert en toute connaissance de cause.

Parallèlement à cet aspect, la Cellule fiscale mène des travaux d'analyses relatifs à l'organisation de la future administration fiscale. Ces travaux sont principalement relatifs à l'implantation des services et la structure informatique à mettre en place. Ces deux volets sont évidemment très importants et de leur qualité dépendra la réussite du transfert des impôts régionaux. Normalement, je devrais recevoir de la Cellule fiscale, un rapport précis pour la fin de ce premier semestre.

Enfin, je rappellerai que, lorsqu'une telle décision sera prise et notifiée au Gouvernement fédéral concernant une famille d'impôts, le transfert effectif de celle-ci ne se réalisera qu'à partir de la deuxième année budgétaire suivant la notification et ce, conformément à la loi spéciale de financement.

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

M. de Lamotte (cdH). – Monsieur le Ministre, concernant le retard des versements du précompte immobilier, vous n'avez ni confirmé, ni démenti. Nous sommes donc toujours dans l'expectative par rapport à cette problématique.

J'imagine que les communes l'ont constaté dans leurs comptes.

Concernant la mise en place de l'Administration fiscale, nous sommes dans le *planning* que vous avez défini. Elle se mettra en place dans les termes et délais prévus. Nous suivrons donc ce dossier avec intérêt.

– *La séance est suspendue à 16 heures 59 minutes.*

– *La séance est reprise à 17 heures 16 minutes.*

QUESTION ORALE
DE Mme TILLIEUX À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'AMÉNAGEMENT DU RAVEL 2
ENTRE ROCHEFORT ET JEMELLE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'aménagement du Ravel 2 entre Rochefort et Jemelle».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, créé en octobre 1995, le Réseau autonome des Voies lentes représente aujourd'hui, en Wallonie, quelque 830 kilomètres de chemins fréquentables tout au long de l'année par les amoureux de la nature, qu'ils soient cyclistes, randonneurs, cavaliers ou personnes à mobilité réduite également. La Région wallonne peut être fière du développement de ce réseau, aujourd'hui aussi long que celui de nos autoroutes wallonnes.

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

Mme Tillieux (PS). – C'est important. Vous l'aviez rappelé tout à l'heure. Il y a les voies rapides, les routes traditionnelles et à côté les voies lentes. Il est extraordinaire de constater qu'aujourd'hui, ces dernières ont le même kilométrage que nos autoroutes.

Ce dossier progresse donc bien, Monsieur le Ministre.

Vous avez annoncé un doublement du budget destiné au Ravel pour les années 2006-2008. Cette nouvelle est réjouissante dans la mesure où cette augmentation devrait permettre de répondre à des demandes de réhabilitation de voies ferrées en Ravel et, partant donc, de développer encore davantage le réseau au bénéfice des citoyens, de la ruralité et du tourisme local.

À ce titre, il me revient que le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports a prévu le prolongement de la section Houyet-Rochefort du Ravel 2 jusque Jemelle. La liaison prévue de ces deux noyaux urbains par le Ravel sera sans aucun doute favorable à l'économie locale.

Par conséquent, Monsieur le Ministre, je souhaiterais obtenir de plus amples informations au sujet de ce dossier.

Pouvez-vous, tout d'abord, nous dresser le tableau des travaux nécessaires à l'aménagement d'un Ravel entre Rochefort et Jemelle? Pouvez-vous également nous indiquer le budget que représente la liaison de ces deux entités? Le montant que vous allez nous révéler est-il comptabilisé dans le budget 2005 ou dans celui de cette année? Par ailleurs, pouvez-vous nous dire si les travaux ont déjà débuté et s'ils permettront une fréquentation de cette section de Ravel dès cet été déjà? Enfin, Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire si une évaluation de l'impact potentiel de cet aménagement sur l'économie locale a été réalisée, que ce soit au bénéfice de l'Horeca, des petits commerces ou encore du secteur touristique?

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, en premier lieu, je vous confirme que j'ai marqué accord sur l'engagement des crédits d'un montant de 377.867,12 euros pour l'aménagement de la ligne 150 du Ravel dans sa section Rochefort-gare de Jemelle. Ce montant a été engagé dans le cadre du budget 2005, en décembre dernier.

Ce projet permettra d'assurer la continuité du Ravel au niveau de la commune de Rochefort. Les travaux consisteront en la pose d'un revêtement sur

l'ensemble de la section, soit 3,2 kilomètres, et à réparer les ponts présents sur le tracé.

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

Dans une perspective plus large, cet itinéraire de Ravel s'inscrira à terme dans une liaison à grande échelle reliant Hotton à Houyet, via Marche, Jemelle et Rochefort, soit une connexion «mode doux» entre les vallées de l'Ourthe et de la Meuse.

Ces travaux seront réalisés par la s.a. Socogetra de Saint-Hubert et débuteront le 1^{er} mars prochain. Le chantier de 80 jours ouvrables qui, si les conditions climatiques – c'est l'éternel problème – le permettent, se terminera avant la période des congés scolaires, ce qui permettra d'ouvrir le tronçon pour la haute saison touristique.

De manière plus précise, je vous dirai que les travaux consistent à :

- poser un revêtement sur l'ensemble de la section disposant déjà de l'ancienne fondation du circuit du tram de la firme Bombardier;
- réparer plusieurs ouvrages d'art, à savoir:
 - deux pertuis dégradés (voûtes et parois latérales du pont) ;
 - un pont métallique sur la Lhomme (traitement complet + pose de garde-corps + réfection des culées) ;
 - un pont en maçonnerie, passant au-dessus du Ravel;
 - le pont de Lamsoul (sécurisation des garde-corps).

La réfection de ces seuls ouvrages est estimée à 200.000 euros, soit plus de la moitié de l'enveloppe globale.

Pour terminer, vous m'interrogez sur l'impact potentiel sur l'économie locale. S'il est certain que cet aménagement constitue un attrait touristique, la première motivation à réaliser ce Ravel relève d'abord du caractère utilitaire: relier Rochefort à la gare de Jemelle. À elle seule, cette raison justifie l'argent public investi dans ce projet.

Et bien sûr, les retombées touristiques qui vont découler de la mise en œuvre de ce projet, qui prolonge le Ravel Houyet-Rochefort, ne constituent qu'un plus indéniable, mais comme je le disais, à ce stade, difficilement quantifiable.

Mme Tillieux (PS). – On peut se réjouir de toutes ces précisions pour les habitants de Jemelle et de Rochefort. Désormais, nombre de navetteurs pourront

gagner la gare à vélo. Ceci permettra également de diminuer les émissions polluantes et ce n'est pas M. Borsus qui va se plaindre de cet investissement. On peut également se réjouir pour le tourisme local que les travaux s'achèvent pour les vacances.

M. le Président. – Je pense que cela fera plaisir aussi au Gouverneur permanent, M. Dalem, lorsqu'il aura un peu de loisirs. (*Rires.*)

Si Mme Dethier, MM. Borsus et Stoffels sont d'accord, je propose que Mme Tillieux puisse poser sa deuxième question. Cela vous pose-t-il problème ?

M. Borsus (MR). – Oui parce que je préside une autre commission et j'intervient la question orale avec celle M. Senesael.

M. le Président. – D'accord.

QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA RÉALISATION DU RAVEL ROPS
(LIGNE 150 DINANT-TAMINES)»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la réalisation du Ravel ROPS (ligne 150 Dinant-Tamines)».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, dans la foulée et de concert avec notre excellente Collègue, Mme Tillieux, je voulais également faire le point avec vous concernant le Ravel qui répond au doux nom de Rops, célèbre artiste peintre qui ne peut vous laisser indifférent, Monsieur le Ministre, ni nous Namurois. Rops, après avoir prêté non seulement ses fusains et son art à pas mal de réalisations, prêterait son nom à un Ravel pour qualifier ainsi le futur Ravel de la ligne 150 Dinant-Tamines.

Je pense que l'on doit tous bien cela à Rops pour tout ce qu'il nous a apporté et pour tout ce qu'il nous a permis de réaliser.

Monsieur le Ministre, j'ai eu l'occasion de vous interroger à diverses reprises sur la réalisation du Ravel et j'ai pu constater votre enthousiasme dans ces matières.

Je me permets dès lors de vous solliciter à nouveau dans le dossier du Ravel qui relierait les communes de Anhée et Sambreville en passant par Mettet et Fosses-la-Ville.

Ce tronçon, en dehors de sa qualité paysagère et environnementale, s'intègre également dans un contexte patrimonial. Il relierait notamment la Meuse à la Sambre en prolongeant la vallée de la Molinee, en passant à proximité du château de Thozée, du Couvent d'Ermeton, de la Maison de Félicien Rops, du lac de Bambois, du centre historique de Fosses et bien d'autres richesses naturelles et historiques.

En outre, les différents acteurs concernés (communes, associations, privé) sont unanimement d'accord sur le projet et sont prêts à s'investir dans la réalisation de ce qui deviendrait le Ravel Rops, du nom du célèbre peintre qui habitait non loin de cette voie ferrée.

Devant une telle unanimité, pourriez-vous nous préciser, Monsieur le Ministre, si la Région est prête à soutenir ce projet qui apporterait une réponse, aussi modeste soit elle aux problématiques actuelles liées notamment aux pics de pollution et permettrait de développer une région en termes touristique et économique.

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 dire à notre Collègue que le dossier pour lequel il me sollicite m'est bien connu et que de nombreuses et récentes avancées ont été enregistrées.

En effet, la richesse environnementale et patrimoniale de cette ancienne ligne est bien connue et ce n'est pas un hasard d'ailleurs, si M. Happart, à l'époque où il était Ministre de la Ruralité, a grandement contribué à faire classer une bonne partie de ces zones dans le réseau Natura 2000.

Je vous dirai que l'asbl IDEF veille maintenant depuis de nombreuses années à mettre ces sites en valeur et assure leur entretien. Je crois inutile de rappeler à cette tribune, à titre d'exemple, la qualité des aménagements réalisés par cette asbl, notamment au lac de Bambois.

En janvier 2004, l'asbl a réalisé une première étude de faisabilité sur la mise en œuvre d'une voie verte sur l'ancienne ligne 150 afin de constituer un cheminement naturel et non motorisé entre les vallées et de la Sambre et la Meuse.

Mon cabinet est en relation avec cette asbl et examine actuellement les manières de pouvoir concrétiser le dossier dans les années avenir.

Comme vous le savez, une première section de cet itinéraire sera prochainement réalisée avec le concours de mon collègue M. Lutgen; il s'agit de la section Anhée-Maredsous.

Mon administration collabore activement à l'élaboration de ce dossier. La suite de l'itinéraire, à savoir, Maredsous-Ermeton-Fosses-Tamines, n'en est encore qu'au stade des réflexions.

À ce stade, la question n'est pas tranchée de voir s'il s'agit de réaliser un itinéraire de type Ravel avec un revêtement induré ou un itinéraire plus rustique, respectant mieux le caractère naturel des lieux traversés. Cette seconde catégorie d'itinéraire, souvent désignée sous le vocable «pré-Ravel» permet à bon nombre de catégories d'utilisateurs différents d'emprunter malgré tout l'itinéraire.

Le cas échéant, la mise en œuvre d'un pré-Ravel dépend généralement des communes, associant éventuellement des acteurs locaux.

Dans ces circonstances, mon département apporte son soutien via la prise de possession en location de la ligne à la SNCB, qu'elle met ensuite à la disposition des communes. Le MET peut ainsi apporter son concours pour la réhabilitation des ouvrages d'art et la sécurisation des voies régionales traversées.

À ce stade, je ne peux pas encore avancer de dates concrètes ou de *plannings* précis pour la mise en œuvre du projet, mais soyez conscient que je le connais, que je l'estime intéressant et que mon Cabinet aura à cœur de déminer, si j'ose ainsi m'exprimer, les obstacles qui subsistent encore dans ce dossier. Et si la décision finale devait être d'y réaliser un pré-Ravel, croyez que mon département sera un partenaire loyal et proactif dans la mise en œuvre de l'itinéraire.

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

M. Borsus (MR). – Je remercie M. le Ministre de l'attention qu'il réserve à ce dossier. Je suis conscient puisqu'il s'agit de la deuxième phase, comme vous l'avez rappelé – que nous n'en sommes qu'au début de la réflexion. Je connais suffisamment votre attachement à ce type de dossier et votre attention, par ailleurs, aux besoins exprimés par les pouvoirs locaux pour me permettre de prendre acte de l'intérêt que vous lui réservez. Nul doute que nous aurons l'occasion, Mme Tillieux, vous-même, M. le Gouverneur honoraire, M. le Président de revenir sur la mise en œuvre de cette ligne située dans un site qui permet un maillage exceptionnel avec des sites historiques, et

culturels. Le nom que ce Ravel se donnerait convient bien, puisqu'il longerait les sites où Rops a vécu une partie de sa vie et notamment le Château de Thozée où une partie de son œuvre est exposée.

M. le Président. – Merci Monsieur Borsus. Je vous annonce que les questions 1 et 7 ont été transformées en questions écrites. Nous en arrivons à la question de Mme Tillieux.

QUESTION ORALE
DE Mme TILLIEUX À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA CRÉATION D'UN QUAI
DE CHARGEMENT DE DÉCHETS
À FLOREFFE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine sur «la création d'un quai de chargement de déchets à Floreffe».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Tillieux (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, partout en Wallonie, la production de déchets a tendance à augmenter. Le volume des déchets générés par les industries manufacturières et de production d'énergie s'est accru au cours de ces dernières années. Le volume de déchets dangereux a lui aussi augmenté. Il en va de même pour le gisement total des déchets ménagers, même si, dans un esprit de précision, il faut ajouter que l'on observe dans ce domaine une diminution des ordures ménagères parallèlement à une augmentation des inertes, des encombrants et des déchets verts.

Cette tendance globale à l'augmentation du volume de déchets, que nous produisons chaque jour, pose bien entendu la question de sa gestion. Cette problématique nous concerne tous dans la mesure où chacun de nous produit sa part de déchets.

En Province de Namur, le Bureau économique de la Province joue un rôle particulièrement important. Rappelons à ce sujet la conclusion d'une convention entre le Bureau économique de la Province et l'intercommunale de traitement des déchets en région liégeoise (Intradel), prévoyant la fourniture, par le premier, d'ordures ménagères à l'incinérateur de Intradel. La construction d'un incinérateur en Province de Namur est en effet exclue et la mise en centre d'enfouissement technique sera interdite dès 2010.

Il semble que la voie fluviale soit privilégiée pour l'acheminement de ces déchets vers la Province de Liège. Si cela se confirme, il s'agirait, sans aucun doute, d'une excellente alternative au transport routier et d'un début de solution à l'encombrement de l'axe autoroutier reliant les noyaux urbains de Namur et Liège. Par ailleurs, privilégier la voie d'eau aurait également un impact écologique positif direct dans la mesure où les rejets de polluants et de gaz à effet de serre sont moins importants que ceux générés par le transport routier.

Miser sur la voie d'eau pour le transport des déchets nécessite bien entendu des infrastructures. À ce titre, il me revient que la construction d'un quai de chargement de déchets ménagers est programmée à Floreffe, le long de la Sambre.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous confirmer cette information ? Si celle-ci s'avère correcte, pouvez-vous nous dire où se situera précisément ce quai ? Quel investissement cela représente-t-il ? Les dates programmées de début et de fin des travaux ainsi que la date à laquelle le quai sera pleinement opérationnel ont-elles été fixées ? Le site de construction du quai, et donc le site d'embarquement des déchets se situera-t-il à proximité des habitations ?

Plus largement, quels seront les avantages économiques liés à cette infrastructure et donc à l'utilisation de la voie d'eau pour l'acheminement de déchets ménagers de la Province de Namur vers la Province de Liège ?

Enfin, Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire dans quelle mesure cet investissement s'inscrit dans les objectifs prioritaires pour l'avenir de notre Wallonie ?

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 dire qu'en effet, le Bureau économique de la Province de Namur Environnement et le Service de Gestion du Port autonome de Namur conjuguent leurs réflexions et leurs recherches en vue de créer un point de chargement pour le transport des déchets ménagers vers le site d'Intradel à Liège.

Après des visites communes des sites existants et suivant le volume de déchets généré par l'arrondissement de Namur, les deux organismes ont envisagé un système qui consiste en un chargement direct depuis les camions dans une barge d'une longueur de 55 mètres.

Ce point de chargement doit être bardé pour empêcher l'éparpillement des déchets. Les barges seront continuellement en rotation : l'une en chargement,

pendant que l'autre naviguera à destination de Liège pour une procédure de déchargement. Nous pensons que le système de rotation imposera vraisemblablement l'acquisition d'une troisième barge.

Le point de chargement doit être situé le plus près possible du centre de Namur car les camions entrent et sortent d'un dépôt central par les axes principaux.

Je dois vous avouer qu'après avoir proposé l'implantation sur le site de Brumagne, voisin de la station d'épuration de l'INASEP déjà équipé d'un mur de quai et présentant une dénivellation optimale entre la route et la ligne de flottaison, le Bureau économique a abandonné cette idée après avoir constaté une vive opposition à la station d'épuration. D'autres sites ont alors été évoqués et analysés.

Bien que, dans le cadre de l'inscription de nouvelles zones, organisées par le Gouvernement wallon (ZAEP), la commune de Floreffe n'ait pas souhaité l'extension de la zone portuaire de Malonne sur son territoire; à ce jour, elle émettrait un avis favorable au nouveau projet de création d'un point de chargement de déchets à Floriffoux, sis rive gauche de la Sambre, en amont de la zone portuaire de Malonne. Cet emplacement est situé en dehors de toute zone habitée.

Le scénario suivant serait retenu :

- acquisition des terrains par le BEP et création d'un centre de tri;
- construction d'un mur de quai (100 mètres) en retrait de la passe navigable, sur les terrains acquis par le BEP et mis à disposition du PAN;
- implantation du point de chargement: infrastructure à charge du PAN et superstructure pour le BEP;
- solde du terrain revendu au PAN qui, par plan communal d'aménagement (PCA), créerait une extension de la zone de Malonne en vue d'accueillir les entreprises liées à la filière des déchets et à la voie d'eau.

Le Conseil d'administration du Bureau économique a déjà marqué son accord sur ce projet et le Conseil d'administration du Port autonome sera informé prochainement par mes propres services.

Il est vrai que ce projet n'en est encore qu'à son début, et il me paraît, aujourd'hui, difficile d'avancer une date quant à la réalisation des travaux, d'autant que la zone actuellement envisagée doit d'abord faire l'objet d'un accord de la commune de Floreffe et ensuite d'une révision du plan de secteur ou d'un plan d'aménagement communal dérogatoire.

En ce qui concerne le budget, j'ai récemment interpellé mon administration pour qu'elle en étudie son impact budgétaire. Il est cependant tributaire des délais de permis. Ce quai de chargement pourrait ser-

vir par ailleurs à d'autres manutentions de déchets tels que verres et ferrailles.

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

Mme Tillieux (PS). – Je remercie à nouveau M. le Ministre pour toutes les précisions qu'il nous a apportées.

Je constate qu'il s'agit d'un projet large puisque cette zone de chargement prévoit une zone d'accueil pour des entreprises liées au traitement des déchets.

C'est évidemment un dossier important et conséquent pour notre Province, quant à la question de l'évacuation de nos déchets. Je pense que miser sur la voie d'eau est déjà exceptionnel et répond à nos objectifs prioritaires et permet, non pas de limiter le transport routier, mais de limiter l'encombrement de nos routes et autoroutes.

Comme vous, je pense également que le système de mise en camion directement dans la barge est un système à promouvoir rapidement et qu'une troisième barge sera rapidement nécessaire.

En ce qui concerne le planning, nous reviendrons peut-être dans le futur dans cette Commission parlementaire pour connaître l'état d'avancement des travaux. Nous serons également attentifs aux différents permis qui seront délivrés au fur et à mesure de l'avancement du projet.

QUESTION ORALE

**DE M. STOFFELS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LE RAVEL ET LES GARES
MISES EN VENTE PAR LA SNCB»**

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 «le Ravel et les gares mises en vente par la SNCB».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Ministre, votre objectif en matière de Ravel est un objectif unanimement partagé par l'ensemble des groupes politiques de ce Parlement. Utiliser les anciennes voies ferrées abandonnées pour leur donner une nouvelle fonction de voie lente est une politique largement approuvée par l'ensemble de l'opinion publique.

En effet, l'impact en est doublement positif, tant en ce qui concerne l'usage régulier par les «autochtones» qu'en ce qui concerne l'attractivité touristique des régions traversées.

La SNCB cherche maintenant à valoriser un autre patrimoine: elle met en vente dix-sept gares wallonnes et une bruxelloise. Selon les propos de la direction de la SNCB, publiés dans *Le Soir* du 4 janvier dernier, beaucoup de personnes intéressées se seraient manifestées. Les prix varient selon la qualité intrinsèque du bâtiment et bien sûr de sa situation.

Moi-même, amateur et utilisateur du Ravel, je me pose ainsi une question: si la Région wallonne n'a pas intérêt à devenir, elle aussi, propriétaire de certaines gares, celles qui en valent la peine, et particulièrement celles situées le long d'un itinéraire Ravel, existant aujourd'hui ou d'un itinéraire Ravel potentiel à venir.

Une fois acquises et réaménagées, ces gares pourraient être mises en location, à des particuliers qui souhaitent y développer une activité HORECA ou touristique, permettant ainsi aux utilisateurs de faire un arrêt, de boire et de manger avant de reprendre le chemin. Ainsi le Ravel contribuerait davantage au développement touristique de notre Région.

Monsieur le Ministre, partagez-vous mon idée? Dans l'affirmative, je pense qu'il est temps de réagir et de prendre des options sur les gares à vendre.

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 trouve votre idée particulièrement intéressante.

Toutefois, je vous rappelle que mon département a pour mission de réaliser l'infrastructure du Ravel mais pas d'en assurer sa valorisation touristique.

Cette valorisation relève soit des compétences de mon collègue M. Lutgen, soit des communes et provinces concernées.

Je pense d'ailleurs que l'inspection des Finances et la Cour des comptes, que nous avons entendue tout à l'heure, ne verraient pas d'un très bon œil le rachat d'anciennes gares par mon administration.

Vous le savez probablement, pour les gares wallonnes déjà fermées, mon collègue Philippe Courard et l'ancien Vice-Premier Ministre, Ministre du Budget des entreprises publiques, M. Vande Lanotte, ont décidé d'y créer des espaces multiservices, et des contrats d'occupation d'une durée de 6 ans ont été conclus avec les communes concernées.

Comme je vous le disais, je trouve votre idée très bonne et si vous le souhaitez, je transmettrai votre proposition à qui de droit.

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

M. Stoffels (PS). – Tout d'abord je vous remercie sur le principe, de trouver mon idée intéressante, même si dans la pratique vous n'êtes pas compétent pour aller de l'avant dans la valorisation touristique.

En ce qui me concerne, je pensais que le Ravel comprenait aussi toute l'infrastructure d'accueil pour les utilisateurs.

L'idée de confier l'acquisition de ces gares aux communes et aux provinces, est aussi une idée effectivement séduisante qui va pourrait être développée en coopération avec votre collègue, le Ministre Courard, d'une part, et le Ministre Lutgen, d'autre part.

J'accepte volontiers votre proposition de relayer ma demande à qui de droit.

M. le Président. – Merci, Monsieur Stoffels.

QUESTION ORALE

DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'AMÉNAGEMENT ET LA SÉCURISATION
DES PARKINGS DE COVOITURAGE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'aménagement et la sécurisation des parkings de covoiturage».

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

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, près de 60 % des déplacements professionnels se font en voiture. Statistiquement, seulement une voiture sur quinze est occupée par deux passagers.

Des parkings bien aménagés et sécurisés par rapport aux axes routiers et aux réseaux de transport en commun constituent une des conditions au fonctionnement optimal du covoiturage. Si ceux-ci sont stratégiquement bien situés, ils sont vite repérés et même saturés. La formule plaît et elle a de multiples avantages: convivialité, diminution de la pollution, réduction du nombre de véhicules sur les routes et donc de la congestion, coûts réduits.

Suite à la réponse à une question que je vous avais posée en octobre 2005 où vous avez marqué un certain intérêt à mes propositions, je me permets de revenir vers vous puisqu'il était convenu que vous alliez prendre contact avec le MET afin de déterminer des projets de parkings de covoiturage.

Monsieur le Ministre pouvez-vous me préciser :

- si, entre-temps, vous avez eu connaissance du nombre et de la localisation des parkings de covoiturage bien aménagés et sécurisés par rapport aux axes routiers et aux réseaux de transport en commun ?
- si, entre-temps, vous avez eu contact avec le MET, afin de déterminer des projets de parkings de covoiturage prévus pour 2006 ?

En collaboration avec les groupes locaux de Verviers et Ostbelgien, je proposais de multiplier les parkings aménagés à d'autres endroits du sud de l'arrondissement de Verviers et de la Communauté germanophone :

- le rond-point de Malmedy à la sortie de l'autoroute ...

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Pas tout pour les Germanophones !

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Non ...

- la sortie d'autoroute n° 10, dite sortie de Baronheid (Hockai) ;
- là, je reviens au Sud de la Communauté germanophone, c'est-à-dire la sortie d'autoroute de St-Vith-Sud ;
- Zur Domaine à Bütgenbach ;
- le cimetière de Waimes.

C'était quelques exemples en Communauté germanophone, mais je vous remercie d'ores et déjà, Monsieur le Ministre, des réponses que vous m'apporterez, même pour le reste de la Wallonie.

M. le Président. – M. Thissen sera d'accord pour le cimetière de Waimes ;

La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je vous disais il y a quelques mois que la politique du Département des routes est d'examiner, dans le cadre de la sécurisation des échangeurs autoroutiers, la possibilité d'offrir aux usagers, souhaitant réaliser du covoiturage, des espaces où ils peuvent laisser leur véhicule en toute sécurité.

J'ai invité mon Administration à être attentive aux situations constatées sur le terrain. Des aménagements doivent être exécutés là où on constate que des véhicules stationnent dans des conditions de parking peu confortables. À ce moment, des travaux de stabilisation d'accotements, d'aménagements de dégagements latéraux, doivent être envisagés.

J'ai en outre sollicité un recensement complet, sur tous les échangeurs de la Région wallonne, du nombre de véhicules stationnant quotidiennement aux abords de ceux-ci.

Le recensement vient de s'achever dans les Directions territoriales du MET. Les données brutes sont en cours de traitement afin de produire un rapport global. Dès que je serai en possession de celui-ci, j'évaluerai les zones où un besoin particulier de stationnement, soit en volume, soit en qualité, se fait sentir et je l'intégrerai dans la programmation budgétaire de mon département.

Je vous rappellerai qu'à ce jour, différentes réalisations ont déjà été concrétisées : Crisnée (E40), Saint-Georges (E42), Courcelles, Bierset, pour citer quelques exemples.

L'échangeur de Sambreville sur la E42 vient d'ailleurs d'être sécurisé. Au-delà de la création de deux giratoires permettant d'éliminer une des principales zones à hauts risques de la Province de Namur, un parking spécifiquement dédié au covoiturage a été créé. Celui-ci comporte une quarantaine de places de parking.

Pour ce qui est de votre demande plus précise relative à la zone de Verviers et à la Communauté germanophone, je peux citer les exemples suivants :

- sur la commune de Battice, un parking de covoiturage a été créé dans le prolongement du giratoire à la sortie de l'autoroute ;
- sur la commune de Malmedy, des aires de stationnement ont été réalisées en bordure du giratoire située à la sortie de l'autoroute.

Vous constaterez donc avec moi que je ne suis pas resté inactif dans ce dossier. Les nouveaux sites que vous évoquez seront bien entendu analysés dans le cadre des études en cours et éventuellement programmés suivant nos possibilités budgétaires.

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

La parole est à Mme Dethier-Neumann.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Tout d'abord, je comprends bien que M. le Ministre essaie de m'expliquer que le nerf de la guerre reste l'argent.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est souvent comme cela Madame.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, si on comparait les montants nécessaires à l'installation de ces parkings de covoiturage à l'ensemble du budget nécessaire pour l'entretien de nos voiries, on s'apercevrait que l'effort à faire est minime. D'autant que c'est dans l'air du temps et l'argumentaire c'est le prix pétrolier.

Il est vrai que certains aménagements ont été réalisés dans ma région, mais ceux-ci dataient déjà bien avant mon interpellation d'octobre 2005. Je connais bien le rond-point de Battice pour l'utiliser souvent ainsi que celui de Malmédy.

Je me réjouis de votre rencontre avec le MET. Je ne manquerai pas de vous réinterroger à ce sujet pour avoir des propositions concrètes. En outre, je vous annonce que j'interpellerai votre Collègue André Antoine puisque la proposition que j'avais faite en son temps était d'agencer les arrêts de bus à ces parkings. En zone rurale, c'est cela qu'il faut développer, car ils sont nettement moins avantagés que les zones urbaines.

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'ORGANISATION DES SECOURS
SUR L'AUTOROUTE A8
ET LES ÉQUIPEMENTS D'INFRASTRUCTURES
POUVANT RÉSOUDRE
CERTAINS DYSFONCTIONNEMENTS»

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'organisation des secours sur l'autoroute A8 et les équipements d'infrastructures pouvant résoudre certains dysfonctionnements».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, très récemment, le journal *Nord-Éclair* titrait: «Choisissez bien le lieu d'un crash sur l'A8». Je vous ai déjà interpellé deux fois (en mars et octobre 2005) sur ce sujet.

La problématique concerne l'accès pour les services d'urgence au lieu d'un accident.

Un petit topo de la situation s'impose cependant pour celles et ceux qui ne connaissent pas cette belle région de la Wallonie, le Hainaut occidental, reliée à Bruxelles par l'autoroute A8. Sur celle-ci, entre les sorties Ath et Tournai, il n'y a qu'un accès d'autoroute, celui d'Hacquegnies. Mon propos ne vise toutefois pas à vous interroger sur le nombre de bretelles d'accès à une autoroute. On ne peut en effet pas en prévoir une tous les 5 kilomètres, je le concède!

Ceci dit, la donnée n'est pas si futile que cela. Elle a hélas toute son importance lorsqu'un accident se produit. Si l'accident se produit à quelques kilomètres de Tournai dans le sens Ath-Tournai (ce qui n'est pas une hypothèse de travail, c'est malheureusement un cas de figure qui se présente parfois) vous avez le temps d'attendre... et de mourir! Et je m'empresse de dire que les secours ne sont en rien responsables! Alors qu'ils sont à quelques minutes des hôpitaux, les secours partant de Tournai devront successivement prendre l'autoroute dans le sens Tournai-Ath, arriver sur les lieux, constater que l'accident a eu lieu dans l'autre sens de circulation, que le muret central en béton est infranchissable, qu'il leur est impossible d'intervenir, qu'ils doivent redémarrer, se rendre jusqu'à la prochaine sortie (Hacquegnies), reprendre l'autoroute dans le sens inverse et enfin arriver sur les lieux pour donner les premiers soins. Si bien que les secours venant de la direction d'Ath (on pense en l'occurrence aux pompiers de Leuze-en-Hainaut ou encore aux secours provenant de Renaix) arrivent généralement les premiers alors qu'ils sont pourtant géographiquement plus éloignés.

L'important, me direz-vous, c'est que des secours arrivent! C'est une vision des choses, mais ce qui est important dans ces circonstances où chaque minute compte, c'est non seulement la distance à parcourir mais aussi et surtout le délai d'intervention. La situation telle que présentée ici me paraît ubuesque et je ne comprends pas les services de secours non plus d'ailleurs, pourquoi le MET ne prévoit toujours aucune solution pour régler un problème aussi grave ou qui du moins peut avoir des conséquences graves. On ne va tout de même pas attendre le drame pour agir!

Pouvez-vous me confirmer que le MET, comme le dit l'article en question, se refuse à tout travail d'équipement qui permettrait de créer un passage sélectif (c'est-à-dire un passage dont l'accès serait uniquement réservé aux services de secours, voire aux forces de l'ordre) ?

Comment expliquez ce refus? Un tel aménagement relève pourtant du bon sens, me semble-t-il.

Alors que vous me répondiez en mars 2005 que le MET est tout à fait disposé à réaliser une percée dans la berne centrale entre les échangeurs de Mourcourt et

d'Hacquegnies afin d'augmenter la rapidité d'intervention des services de secours, j'aimerais savoir pourquoi on en est toujours au point mort dans ce dossier ?

Par ailleurs, je vous rappelle également l'existence de coûteux (1,5 million d'euros) panneaux de signalisation électroniques censés sécuriser certains tronçons sur l'A8, notamment en cas d'accidents.

Vous m'aviez dit qu'ils seraient mis en fonction dans le courant du deuxième semestre 2005, or ils ne le sont toujours pas. Je pense, qu'avec un tel coût, il serait temps de les mettre en fonction.

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 ce que je disais en mars 2005 : lors des travaux préparatoires à la réalisation de l'autoroute A8, une circulaire ministérielle du 13 janvier 1989 relative aux «mesures complémentaires destinées à éviter des accidents causés par des conducteurs qui effectuent des demi-tours sur autoroutes» a imposé de fermer physiquement tout raccordement transversal dans la berme centrale.

Cette circulaire fut encore rappelée à mes services en septembre 1992, lors d'une réunion de coordination entre les différents services de sécurité appelés à intervenir sur cette autoroute et le Gouverneur de la Province.

Si les services de sécurité le souhaitaient, j'avais signalé que mon administration était tout à fait disposée à réaliser une percée dans la berme centrale entre les échangeurs de Mourcourt et d'Hacquegnies afin d'augmenter la rapidité d'intervention des services d'urgence. Compte tenu de la configuration de l'autoroute et de la faible largeur de la berme centrale, les services d'urgence n'ont pas souhaité réserver de suite à cette proposition. Ce n'est donc pas un refus de mon administration.

Par ailleurs, je vous confirme une nouvelle fois que les services d'urgence de Tournai et Renaix se sont organisés et coordonnés en vue de déterminer quelle unité doit intervenir sur l'A8 en fonction du lieu de l'accident et de l'absence d'accès par la berme centrale.

Je peux cependant vous préciser que suite à l'accident évoqué par *Nord Éclair* et à mon intervention à cette tribune, mes services ont convoqué une réunion de la Commission provinciale de Sécurité routière ce mardi 14 février afin d'examiner une nouvelle fois la question. Seule mon administration et un représentant de la police y ont assisté, tous les autres se sont fait excuser, peut-être parce que c'était la Saint-Valentin ?

En tout état de cause, suite à cette réunion, mon administration a proposé d'aménager au départ de la bande d'arrêt d'urgence cinq accès (trois dans un sens, deux dans l'autre) vers les voiries locales et ce afin de court-circuiter l'autoroute et de faciliter l'accès des services d'urgence vers l'autre bande de circulation.

Vu leur absence à la réunion, ce dispositif sera proposé aux autorités et aux services d'intervention et d'urgence qui pourrait, le cas échéant, être mis en place au second semestre si cette proposition rencontre leur adhésion.

Concernant les panneaux de signalisation, ceux-ci pourront être commandés à la fois au niveau local, à la demande des services d'urgence, mais également de façon plus centralisée, depuis le centre PEREX, pour ce qui concerne les informations routières plus classiques.

Tous les développements informatiques sont à présent terminés afin de permettre la commande de ces panneaux depuis PEREX. Des tests seront réalisés au cours du mois de mars 2006 afin de s'assurer de leur bon fonctionnement et s'ils sont concluants, les panneaux pourraient être définitivement mis en service au cours du mois d'avril prochain.

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

M. Crucke (MR). – Je connais la réunion à laquelle vous faites allusion, puisque j'y étais moi-même invité.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Ah vous étiez-là, excusez-moi.

M. Crucke (MR). – Non, mais je n'ai pu m'y rendre en raison, non pas de la Saint-Valentin, mais des travaux du Parlement. Je m'étais donc excusé et j'avais également demandé qu'on me donne le suivi du rapport pour éviter évidemment de devoir vous poser la question.

L'essentiel est qu'une solution puisse être trouvée. Vous déclarez que les services d'urgence ne sont pas demandeurs d'une telle installation, pourtant, et je vous donnerai l'article du *Nord Éclair*, le Commandant des pompiers de Tournai, M. Mondo dit (par rapport à cela) tout le contraire.

Je répète, l'essentiel est qu'on arrive à une solution parce qu'elle est nécessaire sur le plan de la sécurité. Pour le reste, j'acte que ces fameux panneaux entreront bientôt en action. Mais je ne souhaite pas qu'ils

fonctionnent trop souvent, cela voudrait dire qu'il y a eu un accident.

QUESTION ORALE
DE M. STOFFELS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LES RETARDS DE PAIEMENT
DES ENTREPRISES DE DÉNEIGEMENT»

M. le Président. – Je vous signale que la question de M. Lebrun sera transformée en question écrite.

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 «les retards de paiement des entreprises de déneigement».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, si l'on croit les échos qui sont parus dans la presse du 8 février dernier, le MET serait un mauvais payeur ?

Les entreprises de déneigement et d'épandage de sel n'auraient toujours pas reçu «le moindre centime d'euro», disent-ils.

Après 50 jours d'attente, ces entrepreneurs sont en droit de réclamer des intérêts de retard qui peuvent s'élever – la vérité a ses droits et notons-le pour l'objectivité des propos – de 9,5 % à 10 % par année.

Liés par contrat avec le MET, ces entrepreneurs doivent être disponibles de début octobre à fin avril. Au moindre appel, ils sont à leur poste, 7 jours sur 7, 24 heures sur 24.

Les entreprises continuent à payer leurs factures, leur personnel, leurs fournisseurs, la TVA, les crédits etc. Ces entrepreneurs nous disent, je cite la presse: *«Nous savons que les responsables du MET, eux, font le maximum et font suivre nos factures. Mais nous, il nous faut de liquidités, car nous sommes contraints d'assurer nos frais de fonctionnement.»*

Qu'en est-il de cette critique, Monsieur le Ministre? Y a-t-il eu beaucoup d'intérêts de retard à payer? Confirmez-vous les montants des intérêts de retard tels que communiqués par le secrétaire de la fédération des voiristes? Et si les montants s'avèrent justes, il n'y a pas de meilleur placement d'argent que de compter sur les intérêts de retard. Et, dernière question: de quelle manière espérez-vous absorber ce retard?

Merci d'avance pour votre réponse.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – L'organisation du service d'hiver nécessite la conclusion de nombreux marchés confiés à des entreprises chargées d'effectuer les opérations d'épandage ou de déneigement et d'autre part des marchés distincts d'approvisionnement en fondants chimiques.

Les opérations d'épandage sont considérées comme des marchés de service au sens de la loi sur les marchés publics.

L'article 15 du cahier général des charges prévoit pour ce type de marché, que l'administration dispose d'un délai de 50 jours calendrier à dater de la réception de la déclaration de créance pour effectuer les paiements.

Il faut d'ailleurs signaler que ces prestations sont réglées par des acomptes mensuels.

Pour bien comprendre, je vous propose un exemple concret: le service d'hiver débute le 15 octobre. Les prestations d'octobre, qui ne portent que sur 15 jours de travail, par voie de conséquence, peuvent donc, au mieux, être introduites au début novembre – forcément – soit généralement entre le 5 et le 10 du mois suivant. Si on ajoute à cette date les 50 jours légaux dont dispose l'Administration pour régler cette facture, on obtient un paiement début janvier 2006.

Pour ce qui est des prestations de novembre, le paiement est programmé début février et ainsi de suite.

Les premiers paiements de 2006 ont été réglés le 17 janvier. Depuis, des paiements sont exécutés quotidiennement. Il est erroné de dire que les entreprises n'ont pas reçu «le moindre centime d'euros» au 8 février.

À ce jour, ce sont ainsi 5,8 millions d'euros qui ont été payés depuis le début de l'année.

Je pense en fait que toute cette agitation vient essentiellement de quelques entrepreneurs qui ont récemment décroché un premier marché d'épandage et qui ne maîtrisent pas les rouages de marchés publics. Les dates d'échéance des factures introduites par ces entreprises s'étaient du 4 au 8 février 2006, soit quelques jours avant la parution de l'article.

Pour ce qui est des intérêts de retard, il est exact que l'entrepreneur qui constate un retard de paiement par rapport aux dates contractuelles, peut réclamer des intérêts. Ceux-ci sont actuellement fixés à 9,5 %.

À ce jour, le montant des intérêts de retard payés en 2006 s'élève à 44.698 euros. Il convient de relati-

viser ce montant car il porte, pour grande partie, sur des prestations réalisées durant l'hiver 2004-2005.

Pour ma solde, j'ajouterais que j'ai sollicité mes services afin qu'ils soient particulièrement vigilants dans toutes ces matières qui, évidemment, touchent à la santé économique des entreprises.

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

M. Stoffels (PS). – Je tiens à remercier le Ministre pour les précisions qu'il vient de donner et qui témoignent effectivement que les rumeurs répandues dans la presse doivent être expliquées à partir de l'agitation de quelques entreprises qui ne connaissent pas encore suffisamment le mécanisme des marchés publics. D'autre part, le taux d'intérêt de 9,5 à 10 % n'est pas inintéressant, comparé à un placement en banque qu'une entreprise peut effectuer, ils n'obtiendront jamais ce taux d'intérêt.

Je pense que nous devons aborder, ultérieurement, une discussion sur le coût général du service d'hiver. Là aussi, il y a – me semble-t-il – matière à réflexion.

QUESTION ORALE
DE M. HUYGENS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'ORGANISATION
DES SERVICES D'ÉPANDAGE DU MET
DANS LA PROVINCE DE HAINAUT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Huygens à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'organisation des services d'épandage du MET dans la province de Hainaut».

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

M. Huygens (FN). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, dans la soirée du 12 février 2006, les usagers de la route amenés à emprunter le réseau routier et autoroutier hennuyer ont dû faire face à une situation catastrophique.

Alors que la neige et le verglas étaient non seulement prévisibles mais également prévus, les services d'épandage du MET ne sont intervenus qu'avec beaucoup de retard, mettant ainsi en danger ces mêmes usagers.

Le journal télévisé du 13 février 2006, sur *RTL-TVI*, a même parlé du fait que cette situation a engendré de sévères critiques au niveau des services de police.

Comment expliquez-vous cette mauvaise gestion au niveau des services d'épandage du MET, alors qu'ils avaient été prévenus de cette situation ?

Pouvez-vous également me préciser si ces services disposent bien des moyens suffisants pour gérer de telles situations de crise ?

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 effet, le dimanche 12 février, le centre PEREX, chargé de la surveillance météo à l'échelle de la Région, a téléphoné à 15 heures 45 à l'agent de coordination du district d'Anderlues en lui signalant un risque de neige. À ce moment, il tombait une neige faible qui fondait sur la chaussée.

L'agent s'est rendu au siège de la régie et a commandé aux entreprises un épandage sur les cinq circuits de cette région. Ces épandages ont débuté à 17 heures 15.

Après ce premier épandage, vu les précipitations continues, les lames de déneigement ont été montées sur les cinq unités mobiles d'épandage et de déneigement. Celles-ci sont réparties immédiatement en intervention. Deux lames supplémentaires ont été demandées auprès des entreprises.

Dès 19 heures 30, sept lames d'entreprises et les trois lames du district déneigeaient les routes de la Région.

Dans ce contexte, je pense qu'il est difficile d'accuser le MET de retard majeur dans ses interventions.

La situation caractérisée de «difficile» par les médias a complètement été solutionnée entre 2 heures et 4 heures 30, en fonction des différents circuits de la zone.

Il faut également souligner qu'en quelques dizaines de minutes, il est tombé localement plus de dix centimètres de neige. Le vent a incontestablement accentué certains problèmes de circulation par la formation de congères localisées.

Enfin, et plus généralement, malgré les sommes colossales investies tous les ans dans le service d'hiver (entre 3 et 40 millions d'euros) et les importants efforts réalisés afin d'optimiser l'efficacité des interventions, personne ne saurait vous promettre que, demain, des conditions de circulation critiques ne seront plus rencontrées localement sur le réseau.

Je voudrais vous rappeler quelques situations vécues très récemment dans les pays voisins qui ont, eux, engendré des blocages complets d'axes autoroutiers.

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

M. Huygens (FN). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Vous m'avez apporté en fait beaucoup d'informations que la chaîne télévisée que j'ai évoquée n'a évidemment pas précisées. Je vous félicite pour votre connaissance pointue du dossier.

QUESTION ORALE
DE M. SENESAEL À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LES TRAVAUX
DE LA CATHÉDRALE DE TOURNAI»

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

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Président, cette question me permet d'aborder une compétence très importante de M. le Ministre et dont on parle trop rarement, c'est cette merveilleuse matière qu'est le patrimoine, dont le fleuron est, certes, la plus belle animation qui se déroule chaque année en Wallonie, les journées du Patrimoine.

Je me permets, Monsieur le Ministre, de revenir sur le dossier de la cathédrale Notre-Dame de Tournai, l'un des plus beaux monuments religieux de l'Occident, puisque classée au patrimoine mondial de l'humanité et vous y avez contribué, Monsieur le Ministre, pour une large part.

Le 31 mai 2005, une convention a permis d'établir un schéma directeur pour le marché d'ensemble de la cathédrale de Tournai et de son proche périmètre.

L'objectif est d'aboutir à la présentation d'une démarche globale – que je salue – en vue de coordonner tous les acteurs concernés – ils sont nombreux : la Ville de Tournai, le Commissariat général du Tourisme, la Division du Patrimoine de la Région wallonne, les Universités – pour la restauration et la mise en valeur de ce monument et de ses alentours.

Les auteurs de ce schéma doivent dresser un bilan, une synthèse des études préalables, tant scientifiques

que techniques, déjà menées ainsi que déterminer celles encore nécessaires.

Ces auteurs doivent également définir une ligne de conduite applicable à l'ensemble de la restauration, prévoir l'organigramme de fonctions et des schémas de circulation dans l'édifice.

Cette convention a également prévu que devaient être identifiés les différents types de techniques ainsi que leurs coûts, dans le respect des choix philosophiques, et programmer les diverses phases de travaux en tenant compte des aspects touristiques, culturels et historiques.

Dans le courant du mois de décembre 2005, Monsieur le Ministre, sur votre proposition, le Gouvernement wallon a approuvé le projet d'avenant 4 à l'étañonnement du chœur gothique de la cathédrale de Tournai. Une subvention s'élevant à plus de 190.000 euros a été octroyée à la Province du Hainaut, maître d'ouvrage.

Monsieur le Ministre, j'en viens à mes questions.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier ? Quelles sont les perspectives envisagées aujourd'hui dans la restauration de cet édifice ?

Vous vous souviendrez qu'à l'époque, un accord-cadre avait été envisagé. Est-il encore à l'ordre du jour de la réflexion entamée voici plusieurs années ?

Un échéancier actualisé a-t-il été établi ? Est-il à votre disposition ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, tout d'abord, c'est vrai que la cathédrale Notre-Dame de Tournai constitue un dossier important. C'est pourquoi j'ai décidé de confier au Bureau d'architecture Brunelle la réalisation d'un schéma directeur pour la restauration d'ensemble de la cathédrale et son périmètre proche, d'ailleurs.

Cette étude est aujourd'hui terminée. Elle vient d'être remise à mon administration qui en fait actuellement l'analyse.

Sachez toutefois que le coût estimé dans le cadre de ce schéma directeur s'élève à pratiquement 201 millions d'euros. Ce montant ne relève pas intégralement du seul budget du patrimoine. Heureusement, d'ailleurs.

Je voudrais vous rappeler que, pour l'année 2006, le budget total alloué à l'ensemble de la politique patrimoniale wallonne s'élève à 37 millions d'euros dont 22 millions pour les projets de restauration de

monuments classés et deux pour les édifices affectés aux cultes.

Vous comprendrez la difficulté de vous faire un échéancier.

L'évidence est de vous dire que cette restauration ne peut porter que sur un grand nombre d'années. L'étude déposée prévoit une durée de 20 ans. Est-ce que les coûts seront respectés ? Bien malin qui pourra le dire.

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

M. Senesael (PS). – Je remercie M. le Ministre pour les réponses qu'il a apportées.

J'apporterai toutefois deux remarques. La première, je suis heureux que cette étude soit enfin terminée et je n'incrimine nullement les services, ni du Ministre, ni de l'Administration, mais je pense que l'Administration a maintenant, en main, un outil qui prévoira l'analyse de cette étude et les prospectives à

envisager pour le futur. Deux, je n'ai évidemment jamais sollicité M. le Ministre pour avoir, dans les trois ou quatre ans qui viennent, en fonction des budgets qui sont impartis, une restauration de cet important édifice, d'autant plus que les montants cités par M. le Ministre engloberaient le budget total de la Région wallonne pour les dix ans à venir.

Ce n'était certes pas mon intention ni ma volonté. Ma volonté était d'attirer l'attention, s'il se devait, sur l'importance de ce monument et surtout sur une programmation, qui me semble raisonnable, de 20 années. Si on pouvait respecter cette programmation, on aurait déjà fait un pas significatif et décisif dans la volonté qui nous anime de restaurer ce bâtiment important de notre patrimoine.

M. le Président. – Ceci termine nos travaux.

Je vous remercie et je souhaite à chacune et à chacun une bonne soirée.

– *La séance est levée à 18 heures 19 minutes.*

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

ASBL	Association sans But lucratif
AWIPH	Agence wallonne pour l'Intégration des Personnes handicapées
BEP	Bureau économique de la Province de Namur
CRAC	Centre régional d'Aide aux Communes
DGATLP	Division générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine
DIV	Division de l'Immatriculation des Véhicules
DPR	Déclaration de Politique régionale
FEDER	Fonds européen de Développement régional
INASEP	Intercommunale namuroise de Services publics
IPW	Institut du Patrimoine wallon
ISSeP	Institut scientifique de Service public
MET	Ministère de l'Équipement et des Travaux
MRW	Ministère de la Région wallonne
PEREX	Permanence d'Exploitation des Réseaux
PTP	Programme de Transition professionnelle
RAVeL	Réseau autonome des Voies lentes
SAED	Sites d'Activité économique désaffectés
SNCB	Société nationale des Chemins de Fer belges
SOFICO	Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
TEC	Transports en Commun
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture
ZAEP	Zone d'Activité économique prioritaire