

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2006-2007

## COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Séance publique de Commission\*

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

Lundi 16 avril 2007

## SOMMAIRE

- 3 OUVERTURE DE LA SÉANCE
- 3 PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À ASSIMILER, POUR LES DROITS DE SUCCESSION, LES COHABITANTS LÉGAUX AVEC LIEN DE PARENTÉ AUX COHABITANTS LÉGAUX SANS LIEN DE PARENTÉ, DÉPOSÉE PAR MM. DE LAMOTTE ET CONSORTS (DOC. 399 (2005-2006) — N° 1)
- 3 PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À ASSOULPIR LES CONDITIONS D'ACCÈS AUX TAUX RÉDUIT POUR LES COHABITANTS LÉGAUX EN MATIÈRE DE DROITS DE SUCCESSION ET DE DONATION, DÉPOSÉE PAR MME BIDOUL ET CONSORTS (DOC. 440 (2005-2006) — N° 1)
- 3 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR
- 3 DISCUSSION  
(Orateurs : M. de Lamotte, Mme Bidoul, M. Daerden, Ministre, Mme Cassart-Mailleux, M. Pire, M. le Président)
- 5 QUESTIONS ORALES
- 5 de M. Grommes, sur «l'éclairage des autoroutes», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine  
(Orateurs : M. Grommes, M. Daerden, Ministre)
- 6 de M. Fourny, sur «la sécurisation des parkings autoroutiers», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine  
(Orateurs : M. Fourny, M. Daerden, Ministre)
- 8 de Mme Dethier-Neumann, sur «la pollution sonore due à la dégradation ou à l'inadaptation de revêtement des autoroutes wallonnes et les mesures envisagées pour y remédier, particulièrement à hauteur du village de Rhisnes», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine  
(Orateurs : Mme Dethier-Neumann, M. Daerden, Ministre, M. le Président)
- 9 de M. Crucke, sur «les camions à trois remorques», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine  
(Orateurs : M. Crucke, M. Daerden, Ministre)
- 9 INTERPELLATION
- 9 de Mme Cornet, sur «la politique du Gouvernement en matière de mise en place de radars en Wallonie», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine  
(Orateurs : Mme Cornet, M. Daerden, Ministre)
- 11 QUESTIONS ORALES (SUITE)
- 11 de M. Bouchat, sur «l'abattage des arbres le long de routes et la nécessité de bénéficier d'un marquage au sol performant à des fins de sécurité routière», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine  
(Orateurs : M. Bouchat, M. Daerden, Ministre, M. le Président)
- 13 LISTE DES INTERVENANTS
- 14 ABRÉVIATIONS COURANTES

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

Présidence de M. Dimitri Fourny, Président.

La séance est ouverte à 14 heures 43 minutes.

### OUVERTURE DE LA SÉANCE

**M. le Président.** – La séance est ouverte.

Ont prié d'excuser leur absence, Mmes Barzin et Tillieux.

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À ASSIMILER, POUR LES DROITS DE SUCCESSION, LES COHABITANTS LÉGAUX AVEC LIEN DE PARENTÉ AUX COHABITANTS LÉGAUX SANS LIEN DE PARENTÉ, DÉPOSÉE PAR MM. DE LAMOTTE ET CONSORTS (DOC. 399 (2005-2006) — N° 1)

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À ASSOULPIR LES CONDITIONS D'ACCÈS AUX TAUX RÉDUIT POUR LES COHABITANTS LÉGAUX EN MATIÈRE DE DROITS DE SUCCESSION ET DE DONATION, DÉPOSÉE PAR MME BIDOUL ET CONSORTS (DOC. 440 (2005-2006) — N° 1)

### DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

**M. le Président.** – M. Collignon est désigné en qualité de Rapporteur pour l'élaboration du Rapport. Bien que nous ne soyons pas en nombre, je propose aux auteurs d'expliquer leur proposition et d'entamer la discussion.

### DISCUSSION

**M. Michel de Lamotte** (cdH). – J'avais déposé, en 2006, une proposition de décret. À l'époque, vous aviez émis un certain nombre de textes relatifs à la fiscalité régionale.

Le 14 novembre 2001, il avait été proposé de mettre les cohabitants légaux sur un même pied d'égalité que les couples mariés concernant les droits de succession. Ainsi, le cohabitant paie selon le même tarif que la personne mariée. Pour ce faire, il doit avoir préalablement complété une déclaration de cohabitant légal et avoir le statut de cohabitant depuis au moins un an.

Ce principe est applicable même s'il y a lien de parenté dans toutes les régions, sauf en Région wallonne. Pour nous, ce n'est donc pas le cas, lors de cohabitation entre frères et soeurs ou entre oncles et tantes et neveux et nièces.

Dans l'application du système, on se rend compte que cette exclusion ne se justifie pas objectivement.

Qui plus est, un décret du 15 décembre 2001 semblait aller dans le même sens puisqu'il prônait la simplification et l'harmonisation des systèmes. Or, on constate que concernant la dotation, aucune exception n'est opposée.

La présente proposition préconise donc d'assimiler tous les cohabitants légaux. Il s'agit de régler un certain nombre de cas et d'appliquer la règle des cohabitants légaux aux cohabitants légaux unis par un lien de parenté.

Je souhaiterais entendre la réponse du Ministre pour savoir ce qu'il convient de faire face à une formule devenue anachronique.

**Mme Véronique Bidoul** (MR). – Je ne vais pas revenir sur les explications faites par mon collègue puisque mon introduction va dans le même sens.

La différence de mon intervention réside dans le fait que la proposition de décret qui a déjà été discutée en juillet 2005 vise à assouplir tant les principes de succession que de dotation.

Mon texte supprime l'exception due au lien de parenté quel qu'il soit et aussi, nous l'avions évoqué en décembre avec M. Ficherouille, la question de l'année de collaboration préalable. En effet, la Région wallonne est la seule à exiger ce point. Or, les réalités sociales sont souvent fort différentes.

À l'époque, M. Ficherouille était d'accord avec nous et nous étions en attente d'une décision du Fédéral.

Le fait est qu'il est assez incohérent de ne pas offrir ce taux réduit en Région wallonne comparativement à ce qui se fait dans d'autres régions. Il est un peu bizarre d'imposer ces deux obligations. Mon texte vise donc à assouplir les conditions en supprimant l'année préalable de cohabitation et l'exclusion du lien de parenté.

**M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – J'ai parfaitement compris les interventions qui viennent d'être faites. Je crois que les intervenants ont raison de poser ce problème maintenant. En effet, on a changé la législation et notamment par le vote au Sénat le 15 mars dernier.

Cependant, je leur demande de comprendre qu'une telle initiative aura peut-être un impact, bien que limité, sur le budget.

Je propose donc, sur base de ce qui a été demandé, de commander une analyse à la cellule fiscale sur ce sujet, puis de revenir en Commission. Il s'agit d'un beau débat, mais laissant un délai de trois mois à la cellule fiscale et, compte tenu des élections et du congé parlementaire, nous reviendrons sur ce sujet à la rentrée.

Il est vrai que le problème de l'année préalable et du lien de parenté se posent. Je le comprends bien.

Je propose donc de demander un avis à la cellule fiscale, puis j'irai devant le Gouvernement. Ce qui est certain, c'est que je ne suis pas fermé à cette proposition.

**Mme Véronique Bidoul** (MR). – Par rapport à l'impact financier, Mme Onkelinx faisait savoir qu'il y avait 46.000 contrats de cohabitants. Cela revient à à peu près 15.000 pour la Wallonie. Ce sont là des contrats qui sont anciens.

Je pense que les contrats avec lien de parenté concernent un très petit nombre de cas. Il ne devrait, dès lors, pas occasionner de difficultés dans le budget de la Région wallonne.

Je vous demande donc de réfléchir en termes d'harmonisation et d'avancer rapidement dans le dossier.

**M. Michel de Lamotte** (cdH). – Il s'agit d'un réglage financier. En la matière, je pense que votre demande d'analyse est fondée et qu'il est normal que vous repassiez devant le Gouvernement.

Vous nous proposez un délai de trois mois et affirmez revenir à la rentrée sur le sujet et je n'ai aucun doute en ce sens, puisque, à ma connaissance, vous avez toujours respecté les délais que vous nous aviez donnés.

Cependant, si vous aviez un retour plus tôt, je vous saurais gré de nous transmettre les éléments du dossier.

L'objectif est de régler l'anachronisme de l'administration.

**Mme Caroline Cassart-Mailleux** (MR). – Je me réjouis de voir une proposition qui fait l'unanimité.

Vous nous dites que trois mois, ce n'est pas très long, mais je m'étonne qu'en un an, voire un an et demi, vous n'ayez pas interrogé votre administration. Il serait, pourtant, important de parvenir à une harmonisation sur ce dossier.

Vous nous dites que nous allons y arriver, mais ce fut également le cas concernant la taxe du débit de boisson. Vous admettez que nous l'avons attendue longtemps.

En conséquence, nous proposer de revenir d'ici trois semaines, ce serait mieux.

**M. Charles Pire** (FN). – Vous déclarez, Madame Cassart-Mailleux, vous réjouir de l'unanimité de ce dossier. Toutefois, je constate que ces deux propositions sont fort différentes.

**M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – J'en ferai la synthèse !

**M. Charles Pire** (FN). – En effet, je constate les différences.

Qui plus est, concernant la proposition de Mme Bidoul, je peux lire qu'il n'a pas été constaté de réduction des recettes. Ne serait-il pas judicieux de parler de diminution ?

**Mme Véronique Bidoul** (MR). – Vous parlez d'un délai de trois mois, mais j'éprouve des craintes pour les personnes qui vont se retrouver entre deux systèmes pendant ce laps de temps. Ce n'est pas juste. Il faut activer les choses pour éviter toute situation discriminatoire.

**Mme Caroline Cassart-Mailleux** (MR). – Je propose que M. le Ministre nous donne un agenda.

**M. le Président**. – Je suggère d'accepter la proposition du Ministre d'effectuer une analyse et de revenir dans trois mois avec son résultat et l'impact budgétaire, ce qui nous mènera à la rentrée.

## QUESTIONS ORALES

### L'ÉCLAIRAGE DES AUTOROUTES

**M. Herbert Grommes** (cdH). – Sur 869 km d'autoroute en Wallonie, 750 km sont actuellement éclairés, ce qui représente 0,25% de la consommation annuelle d'électricité en Région wallonne.

S'il est vrai que les nombreux efforts déjà entrepris ont conduit à une diminution de 30% de la consommation d'énergie, il demeure indispensable d'aller toujours plus loin dans la rationalisation de la consommation d'électricité.

Dans le cadre du Gouvernement thématique du 15 mars, il a été décidé de réduire l'éclairage sur les autoroutes. Ainsi, il est proposé l'extinction de l'éclairage autoroutier en berne centrale entre 00h30 et 05h30.

Cela nous réjouit dans la mesure où cela rejoint la résolution que la majorité avait déposée en ce sens.

Vous avez annoncé la mise en œuvre progressive de cette initiative dès avril 2007. Cela devrait permettre de diminuer de 25% la consommation d'énergie et de réduire de 7.000 tonnes l'émission annuelle de CO.

Pour des raisons de sécurité, les tronçons dangereux, les parkings et les accès et sorties d'autoroutes resteront éclairés.

Par ailleurs, il me semble que d'autres exceptions au principe d'extinction de l'éclairage devraient également être prévues en cas de conditions climatiques difficiles : brouillard épais, tempêtes de neige, pluies importantes : dans ce cas, toutes les précautions doivent être prises pour assurer une bonne visibilité et donc une sécurité maximale des usagers.

Pouvez-vous nous indiquer, quelles mesures vous entendez prendre dans ces circonstances ?

**M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je pense que vous posez ici un vrai problème.

N'ayons pas une approche trop cartésienne et n'assimilons pas les conditions atmosphériques. Une région n'est pas l'autre. Certains tronçons sont équipés de détecteurs tels que le viaduc de Beez et le tronçon à hauteur d'Hingeon. Si vous pensez qu'il y a d'autres tronçons qui méritent une réflexion particulière, faites-le moi savoir.

Certes, je respecte le principe de diminution d'émission du CO, mais pas au mépris de la sécurité. Je suis ouvert à toute proposition. N'hésitez pas à prendre contact avec mon administration.

**M. Herbert Grommes** (cdH). – Je suis heureux d'apprendre que c'est techniquement possible et que vous

êtes prêts à élargir ce qui est actuellement en place. Je reviendrai, auprès de vous, avec des exemples concernant la Haute Belgique.

- *M. Grommes, Doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel à 15 heures 05 minutes.*

## LA SÉCURISATION DES PARKINGS AUTOROUTIERS

**M. Dimitri Fourny** (cdH). – Dernièrement, je m'étonnais du manque de sécurité et de propreté sur les parkings autoroutiers.

Le parking de Wanlin sur l'autoroute E411 en est un bon exemple. En effet, lorsque j'emprunte cette autoroute, je peux constater qu'à hauteur de Wanlin, le parking autoroutier est occupé au maximum de sa capacité par des camions venant principalement des pays limitrophes.

Très souvent, la veille des week-ends et jours fériés, le parking est tellement saturé que les camions se parquent sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute. On peut dès lors imaginer le danger que représente une telle situation pour les autres usagers de la route.

Le Ministre de l'Intérieur, M. Dewael, le Ministre flamand, M. Peeters et vous-même avez conclu un accord avec les compagnies d'assurance et les entreprises de transport routier afin d'expérimenter la sécurisation de certains parkings autoroutiers, dont deux en Flandre et deux en Wallonie.

Le parking de Wanlin sera le projet pilote wallon. Il y aurait trois catégories de parking :

- la première ne serait pas payante ;
- la deuxième et la troisième catégorie seraient payantes car surveillée par des caméras et une barrière automatique qui permettrait de contrôler les entrées et les sorties de camions.

Par ailleurs, des agents de gardiennage présents sur un site clôturé seraient chargés de surveiller les poids lourds et leur chargement.

Enfin, il y aurait des facilités HORECA et autres.

Votre attitude face à une telle situation m'interpelle. Pouvez-vous, nous donner des précisions sur ces différentes catégories et m'indiquer selon quels critères tel ou tel parking serait appelé à entrer dans l'une ou l'autre catégorie.

Cela appelle une série de remarques. Premièrement, l'Union belge des Ouvriers du Transport a réagi à votre projet et on les comprend. Vous avez contacté les firmes de transport routier mais vous avez omis de consulter les chauffeurs de camion qui peuvent parler de la situation qu'ils vivent au quotidien et en parler en connaissance de cause.

Deuxièmement, vous déclarez vouloir protéger les chargements des camions, mais qu'en est-il de la sécurité des chauffeurs ?

Troisièmement, tout citoyen étant égal, l'accès à la sécurité devrait être accessible à chacun d'entre eux, sans distinction aucune. Et quid de la sécurité des simples conducteurs de voitures ?

Or, il se fait que vous confiez la sécurité au privé qui créera différentes catégories de parking avec un service de gardiennage payant suivant le type de parking choisi. Par ailleurs, ces parkings ne seront peut-être pas accessibles à tous les conducteurs de véhicule.

Comment cela se fait-il que l'utilisateur d'un espace public doive payer pour sa sécurité et qu'en outre celle-ci ne puisse être assurée que moyennant paiement qui variera selon le type de parking choisi ?

Quatrièmement, à quelle date commenceront les travaux et quel en sera le budget ?

Cinquièmement, quelles mesures comptez-vous prendre dans l'immédiat afin d'éviter l'encombrement des parkings autoroutiers et leurs effets néfastes sur l'environnement et l'utilisation, tel à Wanlin, des bandes d'arrêt d'urgence comme aire de stationnement ?

**M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Vous m'interrogez récemment justement sur le manque de place et les problèmes de sécurité sur les aires autoroutières en relation avec les véhicules lourds.

Permettez-moi de bien cadrer ce projet. C'est le Ministre Fédéral de l'Intérieur, M. Dewael qui a mandaté son administration début 2006 afin de mener une réflexion sur la protection des camions lors d'arrêts, notamment sur les aires autoroutières.

Remarquez d'ores et déjà qu'il s'agit bien d'une initiative des instances de police et de leur Ministre de tutelle. J'interviens pour ma part en tant que responsable de l'infrastructure.

On peut tout de même remarquer que l'action du SPF Intérieur a été efficace et extrêmement large.

En un peu moins d'un an, une pré-étude a été réalisée, des projets pilotes sont envisagés et une déclaration d'intention a été signée.

Les associations de transporteurs ont été associés tout au long des discussions. La déclaration d'intention encadrant la démarche fait même l'objet d'une présentation commune avec l'UPTR, la FEBETRA et le VAB!

Ce n'est pas tous les jours que l'on peut réunir un tel consensus autour d'un projet. Par ailleurs, le secteur des assurances est également partie prenante au dossier!

Vous m'interpellez sur la sécurité des chauffeurs. Je pense très pragmatiquement que la sécurité du chargement s'accompagne naturellement d'une augmentation de la sécurité des chauffeurs. Les équipements envisagés, les caméras ou la présence physique de gardiens engendrera bien entendu un effet dissuasif majeur tant vis-à-vis du chargement que vis-à-vis de la sécurité des personnes.

Pour ce qui est de la sécurité des conducteurs de véhicules légers, on ne m'a pas rapporté de cas de situations particulières sur les aires autoroutières wallonnes. En tout état de cause, ce sont les forces de police qui gèrent ces situations. Je suis toujours prêt à examiner des problèmes sous l'angle de l'infrastructure lorsque c'est nécessaire.

Pour ce qui est du fait de payer, on s'adresse ici à des professionnels du transport qui souhaitent disposer d'un service nouveau, c'est-à-dire l'accès à une zone sécurisée, qui va au-delà de la simple possibilité d'arrêt sur une aire publique.

Je pense qu'il est dans ce contexte normal qu'une rétribution soit réclamée.

Il semblerait que les expériences étrangères montrent que les frais d'exploitation sont couverts par les sommes perçues lors du stationnement des véhicules.

Resterait alors à financer l'investissement de départ. Le modèle de financement n'est pas encore arrêté. Je souhaite pour ma part que chacun participe au projet: le Ministère Fédéral de l'Intérieur, la Région wallonne par la SOFICO, les assurances et les concessionnaires autoroutiers.

Enfin, les montants en jeu ne peuvent pas encore être précisés, les études sont toujours en cours.

Pour ce qui est de la problématique générale du stationnement des véhicules lourds, n'oublions pas que les problèmes majeurs de stationnement sur les bandes d'arrêts d'urgence sont dus au fait que les frontières de nos principaux voisins sont fermées le dimanche aux véhicules lourds.

Nous devons examiner cette situation le plus rapidement possible en concertation avec mon collègue chargé du transport.

**M. Dimitri Fourny** (cdH). – Je vous remercie pour cette réponse très vaste.

En effet, les parkings sont sécurisés tant pour protéger chauffeurs que marchandises. Qui plus est, concernant le parking poids lourds, une réflexion serait nécessaire rien que pour l'E411. Il serait bon de réfléchir à la création d'une nouvelle aire ou à l'extension de l'aire existante. En outre, le problème des transports le week-end au Grand-Duché demande également réflexion.

- *M. Fourny, Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 15 heures 16 minutes.*

#### LA POLLUTION SONORE DUE À LA DÉGRADATION OU À L'INADAPTATION DE REVÊTEMENT DES AUTOROUTES WALLONNES ET LES MESURES ENVISAGÉES POUR Y REMÉDIER, PARTICULIÈREMENT À HAUTEUR DU VILLAGE DE RHISNES

**Mme Monika Dethier-Neumann** (Écolo). – Il y a un an, je vous interrogeais concernant la pollution sonore dont le village de Rhisnes est victime à cause de la proximité de l'autoroute E40, de la dégradation de son revêtement et de l'absence de murs anti-bruit.

Vous m'aviez répondu que vous aviez chargé votre administration de réaliser les mesures adéquates et d'étudier la faisabilité du prolongement du mur antibruit actuel par un merlon, ainsi que la réfection du mur végétal déjà existant.

Par ailleurs, en 2006, la réfection du revêtement de l'autoroute dans le sens Charleroi-Liège devait être réalisée ponctuellement au droit des dégradations.

La date de pose d'un mur antibruit sur le viaduc de Rhisnes dépendait de la position du nouveau site dans la liste hiérarchisée des sites soumis à nuisances sonores.

À ce jour aucune disposition concrète n'a été mise en œuvre. Monsieur le Ministre peut-il me dire où en est le dossier ?

**M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En réponse à sa question, je rappelle à mon honorable membre qu'au printemps 2006, mon administration a réalisé des mesures de bruit dans la région de Rhisnes et en a conclu que seul le site de la route de Gembloux nécessitait une protection antibruit.

Il en ressort que ce site n'est pas prioritaire vu sa 60<sup>ème</sup> position dans la liste hiérarchisée des sites wallons exposés au bruit du réseau routier et autoroutier et que les aménagements qui pourraient y être apportés se feront en fonction des moyens budgétaires disponibles et dans le respect du classement établi dans cette liste.

Cependant, mon administration a déjà entrepris l'étude de la faisabilité du prolongement du mur antibruit actuel par un merlon de 500 mètres de long à la sortie « Namur Ouest ».

Une telle butte nécessite 60.000 m<sup>3</sup> de terre et environ un an de réalisation.

Préalablement, il est nécessaire d'obtenir un permis d'urbanisme et le comité d'acquisition d'immeubles évalue l'occupation à titre précaire des terrains privés qui devront être traversés par les engins de chantiers durant l'élévation du merlon.

Donc, oui, nous avons fait une étude, oui le site est prioritaire et d'ici environ un an, nous pourrons arriver à un résultat.

**Mme Monika Dethier-Neumann** (Écolo). – Je comprends votre réponse et la complexité de ce projet. Toutefois, en ce domaine, il est possible d'avancer sur trois axes que sont :

- le merlon ;
- la réflexion sur le mur végétal ;
- la dégradation autoroutière.

On doit bien pouvoir avancer sur un point.

**M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Nous avons largement augmenté le budget relatif à la réfection des routes.

Concernant le merlon, nous essayons d'utiliser les disponibilités en sites de merlons pour améliorer la vie des gens. C'est ce qui explique le délai nécessaire puisqu'il faut attendre d'avoir une quantité de terre suffisante. Nous avons, effectivement, créé une banque d'apport de terres qui nous permet de la stocker jusqu'à réalisation du projet. Cette terre est conservée en un endroit fermé et clôturé. Ceci est fait en partenariat avec Tradeco Wal.

Qui plus est, les dégradations de la route occasionnent deux à trois décibels au niveau sonore. Celles-ci peuvent être rapidement comblées par des vides, mais la réduction de bruit à une durée de vie très faible.

- *La séance est suspendue à 15 heures 25 minutes.*

- *La séance est reprise à 15 heures 33 minutes.*

**M. le Président.** – Nous allons reprendre nos travaux avec la question orale de M. Crucke.

## LES CAMIONS À TROIS REMORQUES

**M. Jean-Luc Crucke (MR).** – Le transport routier à trois remorques apparaît pour des courtes distances et pour des impératifs de développement durable comme une solution pertinente.

D'ailleurs, certains pays ont développé des expériences sur cette possibilité tel que la Norvège, le Danemark ou encore l'Allemagne. Par contre, la Suède ou encore la Finlande sont au stade de la prise de décision.

Et nous, que faisons nous ? Les tests mentionnés permettraient de réduire le rejet en gaz carbonique et révéleraient que la crainte d'une usure prématurée des routes n'est pas une crainte aussi évidente qu'elle n'y paraît.

On parle d'expérience en Région wallonne notamment en province de Liège et ce, dans les zones industrielles et dans les zones portuaires. Qu'en est-il ? Quelle est votre position sur le sujet ? Allons-nous saisir la balle au bond ? D'autant plus que le patronat est demandeur.

**M. Michel Daerden,** Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Votre question porte sur un sujet fort important en matière de transport. D'ailleurs, mon Administration a participé à un groupe de travail en la matière et les premières conclusions ont été dévoilées il y a quelques jours.

En synthèse, deux éléments ont retenu mon attention :

- le coût éventuel des adaptations des infrastructures ;
- et la sécurité routière.

Je ne suis pas contre ces « méga-camions ». Je ne suis donc pas opposé à cette possibilité pour autant qu'il y ait un impact moindre sur la dégradation des routes et autoroutes.

C'est pourquoi, je ne veux pas généraliser mes propos et dire « oui » sans autre réflexion. Mais je suis également conscient qu'au niveau des agents économiques, il y a des demandes.

En conclusion, je ne suis pas opposé à réaliser des tests là où des itinéraires le permettent et s'il y a des demandes des agents économiques. Il appartiendra, par la suite, d'en tirer les conclusions quis'imposent.

**M. Jean-Luc Crucke (MR).** – Je remercie le Ministre pour sa réponse pragmatique car, en effet, il convient de faire des tests d'autant plus que « comparaison n'est pas raison ». Ces tests bien entendu devront tenir compte des deux éléments que vous avez soulevés.

## INTERPELLATION

### LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE DE MISE EN PLACE DE RADARS EN WALLONIE

**Mme Véronique Cornet (MR).** – Le 20 mars 2007, je vous interpellais sur la problématique des installations des radars. C'est une question récurrente à laquelle vous avez répondu à de nombreuses reprises.

Cependant, et ce, pour la première fois, le véritable fondement de la politique menée en la matière est apparu. Vous avez en effet déclaré : « Les radars, c'est la Police fédérale et les zones de Police ». Vous avez ainsi rejeté toute responsabilité en la matière.

Vos propos sont interpellants à plus d'un titre. Notons tout d'abord la contradiction avec les déclarations et les politiques menées par le MET. C'est ainsi que, pour reprendre un exemple récent, le MET annonçait le 7 mars 2007 la rénovation des boîtiers et la mise en service d'une douzaine de radars. Vous vous êtes d'ailleurs publiquement désolidarisé de votre administration. Quelques jours plus tard, le MET faisait marche arrière et déclarait dans la presse que l'achat de caméras qui était programmé était abandonné !

Contradictions également au regard des propos que vous aviez tenus antérieurement. Ainsi, le 4 décembre 2006, vous déclariez : « Nous avons convenu, il y a quelques années, avec les responsables de la Police, de mener une action commune en vue d'implanter des radars fixes en différents endroits accidentogènes du réseau autoroutier wallon. Mon rôle consistait en le financement et le déploiement de boîtiers fixes. La Police fédérale gérait, quant à elle, l'implantation des radars en rotation dans chacun des boîtiers. »

Le 13 janvier 2005, vous précisiez : « J'ai demandé à mon administration qu'elle procède à l'achat de trois radars avec double photo du même type que ceux de la Police fédérale eu égard aussi à l'investissement déjà réalisé pour le placement des boîtiers. »

Nous aurions dès lors souhaité comprendre pourquoi les compétences précises de la Région wallonne en la matière semblent fluctuer au gré du vent et de vos humeurs.

Je souhaiterais également souligner les déclarations du Ministre Antoine qui s'est récemment déclaré favorable à la mise en place de radars plus nombreux sur les routes de la Région wallonne. « Nous devons impérativement et rapidement installer plus de radars », a expliqué le Ministre.

Je rappelle que la Déclaration de politique régionale prévoit, en ce qui concerne la sécurité routière, que le Gouvernement poursuive ses efforts afin de participer à l'objectif de réduction de 30% du nombre de morts et de blessés graves sur la route à l'horizon 2006 et de 50% d'ici 2010. Pour ce faire, le Gouvernement annonçait la poursuite de l'utilisation de radars, en collaboration avec la Police fédérale, comme outils de prévention.

Je rappelle également, quoique certains tentent de les minimiser, que les chiffres en Région wallonne sont interpellants. Au niveau régional, si on compare 2005 et 2006, on remarque que si le nombre d'accidents diminue très légèrement, le nombre de décès diminue encore plus lentement. Par ailleurs, si l'on se concentre sur les autoroutes wallonnes, le nombre d'accidents et le nombre de tués ont connu une importante croissance en 2006. Une différence de + 9% en ce qui concerne le nombre d'accidents sur autoroute et +7,1% en ce qui concerne le nombre de tués sur place. En Flandre, le nombre de tués a diminué de 8,3%.

J'aimerais aussi souligner une récente étude qui confirme des données déjà abondantes à ce propos. Cette étude réalisée par l'Université de Hasselt démontre que les radars font diminuer fortement le nombre d'accidents ainsi que leur gravité.

Nous aurions donc souhaité enfin obtenir des réponses aux questions suivantes :

- Vos récentes déclarations signifient-elles que la Région wallonne va stopper toute politique en la matière ?
- Quels sont les messages que vous avez fait passer auprès du MET puisque celui-ci semble désormais avoir changé de politique en la matière ;
- Pouvez-vous nous fournir un descriptif de la situation en Région wallonne : situation actuelle (listings des sites), projets en cours et à venir, nombre de boîtiers wallons (en fonction et ou à rénover) et nombre de caméras wallonnes ;
- Les problèmes liés à l'homologation sont-ils complètement résolus ;
- Pouvez-vous nous préciser les montants qui auront été nécessaires afin d'actualiser et de remettre en état les sites et les boîtiers devant accueillir les nouveaux radars ? Cette remise en état est-elle toujours d'actualité ;
- Le Gouvernement wallon dans son ensemble soutient-il vos déclarations ;
- Quelle est précisément la position du Gouvernement dans ce dossier ? Pourrions-nous obtenir de votre part un discours clair et consensuel ;
- Quelles sont précisément les compétences que le Gouvernement wallon accepte d'assumer en la matière ;

- Quel que soit l'interlocuteur compétent, le rôle du Gouvernement n'est-il pas d'assurer aux citoyens wallons des politiques efficaces en la matière, si nécessaire, en sollicitant les autres niveaux de pouvoir ?

Enfin, pour élargir le débat à votre casquette de Ministre de l'Équipement, quelles sont les mesures que vous avez prises et celles que vous allez prendre, notamment dans le cadre des états généraux de la sécurité routière, afin d'améliorer les statistiques wallonnes en la matière ? Prévoyez-vous un plan d'aménagement des lieux réputés dangereux ? Je pense notamment, en ce qui concerne la Région de Charleroi, à la nationale 5, à la Nationale 90, la Nationale 29, la drève de Thuin et la RN53.

**M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La question qui se pose est simple. Voulons-nous contribuer à diminuer le nombre d'accidents et d'accidents graves ? La réponse est évidente, c'est oui.

N'ayez donc aucun doute, nos objectifs sont clairs. Les chiffres de la Déclaration de politique régionale sont liés à des objectifs précis et réalistes et nous mettrons tout en oeuvre pour diminuer les accidents.

Le nombre de décédés sur nos routes a chuté considérablement même s'il convient encore d'amplifier ce phénomène.

Je ne suis pas non plus d'accord lorsque vous faites un amalgame entre les différents acteurs du dossier.

En d'autres termes, n'essayez pas de me faire porter toutes les casquettes. En effet, le Ministre des Travaux publics est appelé à aménager ou encore à adapter l'infrastructure pour que ces dernières soient les moins accidentogènes possibles.

Il n'appartient cependant pas au Ministre des Travaux publics de contrôler. C'est la police locale ou fédérale qui intervient et, par la suite, la justice. Mon rôle est de réaliser des infrastructures routières.

Dans toutes vos questions, une seule est fondamentale et elle concerne les zones accidentogènes. Il ne reste que je garde la primauté au Gouvernement de ce jeudi sur les investissements prévus dans ces dites zones. Je vous communiquerai, par la suite, la décision du Gouvernement.

**Mme Véronique Cornet** (MR). – Nous n'avons pas la même lecture de la situation. J'ai cependant pris note de votre « pseudo » réponse. Il ne reste que je suis contente que vous ayez l'objectif de diminuer le nombre d'accidents.

Contrairement à ce que vous affirmez, ce sont vos différentes réponses qui créent l'amalgame.

Pour le reste, j'attendrai les conclusions du Gouvernement de jeudi prochain.

#### QUESTIONS ORALES (SUITE)

#### L'ABATTAGE DES ARBRES LE LONG DE ROUTES ET LA NÉCESSITÉ DE BÉNÉFICIER D'UN MARQUAGE AU SOL PERFORMANT À DES FINS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**M. André Bouchat** (cdH). – La présence d'arbres, et plus globalement, d'obstacles latéraux le long des voiries joue, sans aucun doute, un rôle aggravant de l'accident.

La mortalité de nombreux accidents est imputable au choc du à ces obstacles.

L'abattage des arbres est donc présenté comme la solution adéquate afin de réduire le nombre d'accidents mortels sur nos routes.

Personnellement, je ne perçois pas la problématique de la même manière.

D'une part, je constate que les études divergent sur la question. Alors que certaines préconisent un abattage des arbres complets ou d'un sur deux, d'autres études — au contraire — préconisent un alignement plus serré de ces arbres.

D'autre part, il me semble que l'on déplace le débat sur les causes secondaires de l'accident en occultant ainsi les causes premières, à savoir le comportement des automobilistes ou encore les routes en mauvais état.

En abattant les arbres, on ne touche pas à la problématique première de l'insécurité routière à savoir le comportement des automobilistes, la vitesse, ou encore alcoolémie,... On agit après l'accident, afin d'en limiter les conséquences or c'est en amont qu'il faut agir.

A cet égard, je plaide également pour un contrôle plus assidu des conducteurs irresponsables, il est également important d'agir sur l'infrastructure afin que chacun puisse disposer de routes entretenues, sécurisées.

L'alignement d'arbres le long de voiries joue, à mon sens, également un rôle sécurité en marquant le tracé des voies et constituant des repères pour les automobilistes.

A côté de la problématique des arbres, quid des panneaux de signalisation ? Quid des poteaux électriques ? Faut-il également les supprimer ?

Un autre aspect relatif à la sécurité retient mon attention à savoir le marquage au sol ou plutôt le défaut de marquage.

Pourtant, une signalisation, un marquage adéquat permet une lisibilité du réseau, guide le conducteur selon la nature du réseau et participe ainsi à une meilleure sécurisation

**M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je ne suis pas favorable à l'abattage généralisé des arbres. Je comprends aussi que dans certains cas, ces abattages puissent causer des problèmes ou des difficultés.

Au niveau d'une amélioration du marquage, je puis vous dire que j'ai prévu un montant de 4 millions d'euros rien que pour son amélioration.

**M. André Bouchat** (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et je suis satisfait qu'il ne prône pas un abattage systématique des arbres.

**M. le Président**. – L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

*- La séance est levée à 16 heures 05 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

Mme Véronique Bidoul, MR  
M. André Bouchat, cdH  
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR  
Mme Véronique Cornet, MR  
M. Jean-Luc Crucke, MR  
M. Michel Daerden, Ministre  
M. Michel de Lamotte, cdH  
Mme Monika Dethier-Neumann, Écolo  
M. Dimitri Fourny, Président  
M. Herbert Grommes, Président  
M. Charles Pire, FN

## ABRÉVIATIONS COURANTES

FEBETRA	Fédération royale de transport des transporteurs et prestataires de services logistiques
HORECA	Hôtels, Restaurants, Cafés
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
SOFICO	Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SPF	Service public fédéral
UPTR	Union professionnelle des transporteurs routiers
VAB	Valeur ajoutée brute