

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2006-2007

## COMPTE RENDU INTÉGRAL

*Voir CRAC N° 144 (2006-2007)*

Séance publique de Commission \*

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

Lundi 17 septembre 2007

## SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i> .....	4
<i>Questions orales</i> .....	4
<i>Question orale de Mme Bertouille à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «les boues de dragage – Évolution du dossier»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Bertouille, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement .....	4
<i>Question orale de Mme Bertouille à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «l'A24 et la position de la Région wallonne»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Bertouille, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement .....	5
<i>Question orale de Mme Cornet à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «les accès routiers à la nouvelle aérogare de Gosselies»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Cornet, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement .....	7
<i>Question orale de Mme Cornet à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la mise en place de radars en Wallonie»</i>	
<i>Question orale de M. Wacquier à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «les nouveaux radars wallons»</i>	
<i>Question orale de Mme Cornet à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «les déclarations du Ministre-Président en matière de sécurité routière et de mise en place des radars»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Cornet, M. Wacquier, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement .....	8
<i>Question orale de M. Procureur à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «les difficultés rencontrées au niveau du passage de l'écluse de Thieu»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Procureur, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement.....	10
<i>Question orale de M. de Lamotte à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «l'évolution du dossier relatif à la vignette routière», et de Mme Cassart-Mailleux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le retour du dossier de la vignette automobile»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. de Lamotte, Mme Cassart-Mailleux, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement .....	11
<i>Question orale de M. Grommes à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la dangerosité de la RN 658»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Grommes, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement .....	14

<i>Question orale de M. Neven à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «les compensations financières octroyées aux communes suite à la perte de revenus subie en application du Plan Marshall»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Neven, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement .....	15
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la probable augmentation du nombre de camions d'ici à 2020»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement .....	17
<i>Question orale de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le pont de Tilff»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Wesphael, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement .....	19
<i>Question orale de Mme Tillieux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le développement du réseau RAVeL en province de Namur»</i>	
Orateurs : M. le Président, Mme Tillieux, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement .....	20
<i>Organisation des travaux</i> .....	21
<i>Questions Orales (Suite)</i> .....	21
<i>Question orale de Mme Pary-Mille à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le suivi des contacts du Ministre-Président avec son homologue du Gouvernement flamand concernant la liaison autoroutière entre l'A8-E429 et la E19 comme solution au bouchon de Halle»</i>	
Orateurs : M. le Président, Mme Pary-Mille, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement .....	21
<i>Liste des abréviations courantes</i> .....	24

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

Présidence de M. FOURNY, Président.

La séance est ouverte à 14 heures 43 minutes.

(M. Neven, Doyen d'âge,  
prend place au fauteuil présidentiel.)

### OUVERTURE DE LA SEANCE

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

### QUESTIONS ORALES

#### QUESTION ORALE DE Mme BERTOUILLE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LES BOUES DE DRAGAGE – ÉVOLUTION DU DOSSIER»

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bertouille à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «les boues de dragage – Évolution du dossier».

La parole est à Mme Bertouille pour poser sa question.

**Mme Bertouille (MR).** – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, à diverses reprises, Monsieur le Ministre, je vous ai interrogé sur la problématique des boues de dragage en Région wallonne. Nos cours d'eau doivent être entretenus, mais le traitement et le stockage des déchets résultant de ces travaux posent problème.

On est souvent confronté à la problématique des réactions des riverains, mais je pense qu'en la matière, il faut être didactique et il est important d'expliquer clairement à la population ce qui se passe. Nous sommes confrontés à deux catégories: les catégories de boues A et B.

En ce qui concerne les boues A ...

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – C'est surtout les boues de type B qui me préoccupent.

**Mme Bertouille (MR).** – C'est surtout les B qui vous posent problème. Je voudrais quand même brièvement aborder la problématique des A, si vous le permettez, Monsieur le Ministre.

Au mois de mars de cette année, je vous interrogeais sur le sujet et vous admettiez que pour les boues de catégorie A, le procédé du filtre-pressé était sans doute préférable face au procédé du lagunage, mais celui-ci devait néanmoins faire ses preuves.

Dès lors, Monsieur le Ministre, y a-t-il eu de nouvelles études qui ont été réalisées? Y a-t-il eu des conclusions? Et est-ce que le procédé du filtre-pressé sera utilisé sur certains sites retenus au niveau de la Région wallonne?

J'en viens aux boues de catégorie B, les plus problématiques évidemment.

C'est un problème plus épineux, comme vous le disiez, Monsieur le Ministre. Le procédé Novosol semblait être l'un des procédés susceptibles d'apporter une solution à ce problème. La Province de Hainaut vient de lancer un nouveau projet puisqu'elle est confrontée aux mêmes difficultés de traitement et de curage des cours d'eau que la Région wallonne.

La société Envirotop a expérimenté le système de la remédiation *in situ*. Ce système a l'avantage de dépolluer le chenal sur place: une fois traitées, les boues peuvent être répandues sans danger sur les berges. La remédiation *in situ* évite donc le stockage et le transport coûteux des boues de dragage. Le coût environnemental et financier est ainsi moindre.

Avez-vous eu des contacts avec la Province de Hainaut et est-ce qu'une étude a été faite au niveau de la Région wallonne? Partagez-vous, Monsieur le Ministre, l'optimisme des responsables de la Province de Hainaut quant à ce procédé de traitement? Est-ce qu'éventuellement il pourrait être étendu au niveau de la Région wallonne?

Le Gouvernement avait lancé un appel d'offres européen sur le traitement des boues de dragage de catégorie B. Les adjudicataires sont-ils connus, Monsieur le Ministre? Où en est cet appel d'offres européen, aujourd'hui? Quelles sont les méthodes de traitement qui sont proposées?

Enfin, j'aborderai pour terminer, la valorisation des boues de dragage. Une synthèse de la situation environnementale en Région wallonne a été effectuée et plusieurs pistes de valorisation sont explorées. Si certaines sont rejetées, quelles sont celles qui pourraient être retenues au niveau de la Région wallonne dans le cadre de la valorisation? Est-ce qu'elles seront utilisées dans le cadre de la construction ou par les cimentiers? Quelles sont les pistes

que vous avez retenues ou qui pourraient être retenues dans le cadre de la valorisation de ces boues ?

Enfin, en Hainaut occidental plusieurs sites de regroupement ont été choisis : Bléharies, Hensies-Bernissart ou encore Comines-Warneton. Je souhaiterais faire le point quant à l'avancement de ces différents projets et savoir quand ces différents sites seront exploités.

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

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Monsieur le Président, chers Collègues, trois soumissionnaires ont répondu à l'appel d'offres européen sur le traitement des boues de dragage de catégorie B.

L'un d'eux n'a pas été sélectionné. Je dois vous avouer que nous n'avons pas pu attribuer le marché par décision du Conseil d'État du 27 juillet dernier. En effet, le Conseil d'État a suspendu la décision d'attribuer le marché à la société Ecoterres, suite à un recours introduit par son concurrent la société Envisan.

Voilà dans quelle situation je suis, Madame.

J'ai donc demandé qu'on réexamine la proposition d'attribution et nous espérons avoir une proposition dans les prochains jours.

Évidemment, c'est en fonction de cette proposition que je pourrai envisager les pistes de valorisation, ainsi d'ailleurs que le devenir des centres de regroupement en projet.

Maintenant, malgré tout, comme je souhaite vous donner un maximum d'information, je vous dirai que l'appel d'offres européen prévoyait de mettre à la disposition des soumissionnaires les centres de regroupement déjà construits et d'autoriser ces derniers à construire eux-mêmes les centres pour lesquels un permis a déjà été délivré.

Force m'est dans ces conditions de vous dire que le maintien du réseau des centres tels qu'initialement envisagés dépendra donc de l'offre retenue et d'éventuels besoins annexes.

Permettez-moi de vous dire que le procédé *in situ* utilisé par la Province de Hainaut, auquel vous faites allusion dans votre intervention, nous le connaissons et comme vous le savez probablement il s'applique plus spécialement aux boues chargées de polluants organiques. Je pense qu'on sera facilement d'accord à ce propos, croyez bien que celui-ci sera utilisé comme procédé en complément par rapport aux boues non chargées de polluants organiques, évidemment.

Maintenant, vous devez savoir que le procédé est moins pertinent pour les cours d'eau navigables gérés

par le MET car ceux-ci contiennent, sur base de nos analyses, très peu de polluants. Oui au procédé, mais il faut être conscient des limites d'utilisation.

Dans les prochains jours, il y aura une décision d'attribution et de nouveau le recours... Vous en savez quelque chose, Monsieur le Président.

**M. le Président.** – Et oui. La parole est à Mme Bertouille.

**Mme Bertouille (MR).** – Je voudrais remercier M. le Ministre pour sa réponse. En fait, j'étais bien dans l'actualité sans être tout à fait informée. Mais il fallait attendre encore huit jours pour avoir une décision complète.

Je me sens obligée de revenir avec une question pour savoir quelle sera la décision du Gouvernement et, donc, je me permettrai, Monsieur le Ministre, de vous réinterroger sur le même sujet. J'ai bien compris que le procédé qui est d'application au niveau de la Province de Hainaut sera employé mais de façon limitée puisqu'il concerne moins les cours d'eau dépendant de la Région wallonne puisque les analyses nous disent qu'il y a moins de métaux.

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Mais elle est utile.

**Mme Bertouille (MR).** – Elle est utile mais, voilà, j'ai eu une réponse à ma question.

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – N'hésitez pas, si Monsieur le Président le permet, vous pouvez me réinterroger quand vous voulez avec le plus grand plaisir, sinon on peut prendre l'engagement de vous donner tout de suite la réponse quand le choix sera fait.

**Mme Bertouille (MR).** – Être tenu informée, ce serait vraiment très gentil, Monsieur le Ministre.

**QUESTION ORALE**  
**DE Mme BERTOUILLE À M. DAERDEN,**  
**MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES**  
**ET DE L'ÉQUIPEMENT,**  
**SUR**  
**«L'A24 ET LA POSITION**  
**DE LA RÉGION WALLONNE»**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bertouille à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «l'A24 et la position de la Région wallonne».

La parole est à Mme Bertouille pour poser sa question.

**Mme Bertouille (MR).** – Je vais vous parler de mobilité, Monsieur le Ministre. C’est un sujet sur lequel je vous ai déjà interrogé, on a déjà eu l’occasion de dialoguer au sujet de la problématique de la mobilité en Hainaut occidental, de la problématique de l’A24, du trafic des camions autour de Lille et, donc, de tous ces problèmes de mobilité que nous connaissons au quotidien.

J’avais adressé ma question orale à M. le nouveau Ministre-Président et donc, j’aurais souhaité avoir sa position, sa réaction par rapport à cette problématique.

Depuis que je vous ai interrogé, peut-être que la situation a évolué et, donc, puis-je vous êtes chargé de répondre au nom du Gouvernement et au nom du Ministre-Président, à ma question, j’espère que vous aurez une réponse qui sera celle du Ministre-Président aussi et de tout le Gouvernement.

Comme je vous le disais, ma question avait été adressée au Ministre-Président qui a rencontré récemment, puisqu’il est nouvellement installé comme Ministre-Président, son homologue flamand et je suppose qu’ils ont parlé des problèmes de mobilité et certainement des problèmes de mobilité du Hainaut occidental.

Le projet de l’A24 revient à l’avant-scène très régulièrement. Cela fait plusieurs années que c’est un dossier qui ressurgit périodiquement et, donc, je pense qu’il est important au niveau de la Région wallonne que nous nous positionnions tout à fait correctement et de façon ferme et affirmative concernant cette problématique.

Les Autorités françaises projettent de délester le réseau autoroutier autour de Lille en construisant une nouvelle autoroute vers la Belgique et le précédent Ministre-Président flamand avait rejeté l’idée même d’une nouvelle autoroute dans la région d’Ypres et plus particulièrement dans le Westhoek.

*(M. Fourny, Président,  
prend place au fauteuil présidentiel.)*

L’idée avait été lancée de faire la jonction de l’A24 avec le «pont rouge» à Warneton mais là, je vous rappelle si besoin en est – je vous en avais fait part – de toute l’opposition de la population de Comines-Warneton par rapport à ce projet d’autoroute sur la voie express qui traverse notre ville.

Mes questions s’adressant aussi bien à M. le Ministre-Président, qu’à vous-même sont les suivantes. Je voudrais savoir quelles sont les concertations, quels sont les résultats des rencontres qui se sont déroulées ces dernières semaines avec la Région flamande? Est-ce qu’il y a eu des contacts avec les Autorités françaises, est-ce que des décisions ont été prises et est-ce que cette concertation a eu lieu afin d’avoir, comme je le disais tout à l’heure, un front uni face à certaines décisions des Autorités françaises qui ne sont pas toujours adéquates? Je prendrai

comme exemple, la déviation des camions qui perturbent fortement nos autoroutes autour de Tournai.

Voilà, Monsieur le Ministre, une question qui concerne la mobilité et plus spécifiquement la problématique de l’A24.

**M. le Président.** – Madame Bertouille, Monsieur le Ministre, bonjour. Je remercie M. Neven d’avoir bien voulu accepter d’assurer cet intérim en début de commission, étant personnellement retenu ailleurs.

La parole est à M. le Ministre Daerden.

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l’Équipement. – Monsieur le Président, chers Collègues, je suis en mesure de vous dire que la solution privilégiée par les Français est une connexion de l’A24 au territoire Belge via la N 58 en Région wallonne, c’est le choix. Il est clair que cette solution fait l’objet d’une très forte opposition de la part de la ville et des riverains de Comines-Warneton puisque la N58 traverse cette entité et que ses habitants craignent évidemment une aggravation des nuisances liées au trafic routier.

Nous pensons que plusieurs solutions alternatives de connexion existent. Par ailleurs, à l’ouest de Comines, en Région flamande, et plus particulièrement aux environs de Ypres.

Un groupe de travail réunissant la France, la Wallonie, la Flandre et l’État fédéral avait convenu de réaliser une étude d’évaluation préliminaire commune sur l’incidence de l’A24. Cette étude devait notamment analyser les différents fuseaux possibles de connexion entre l’A24 et le territoire belge.

Toutefois, au moment d’approuver cette étude, nous avons constaté que le cahier des charges ne reprenait plus que l’étude de la seule connexion à la Belgique via la RN 58.

Je suis donc intervenu auprès de notre partenaire français pour lui communiquer notre position.

Premièrement, nous souhaitons que l’avis des autorités locales et, donc, de Comines-Warneton soit recueilli dans l’étude préliminaire.

Deuxièmement, nous souhaitons surtout que cette étude préalable envisage au moins une variante de connexion en Flandre, via l’amélioration des liaisons routières entre l’A19, l’A25 et la RN 38 qui transite à l’Ouest d’Ypres. Il en va du crédit et de la légitimité de cette étude, à quoi bon sinon faire une étude pour n’en examiner que la moitié des connexions possibles. Par ailleurs, ne pas étudier toutes les alternatives possibles d’un tracé ouvre la porte, comme chacun le sait, à des recours au Conseil d’État qui sont généralement jugés fondés. Finalement, il y va de la sécurité juridique du projet.

Un groupe de travail commun devrait être réactivé, mais il faut être bien conscient que l'initiative en la matière doit revenir à la France et que cette dernière ne semble pas très pressée. Cela, c'est la réalité.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Bertouille.

**Mme Bertouille (MR).** – Monsieur le Ministre, je suis heureuse de vous entendre et de constater que vous avez évolué par rapport à ce dossier. Vous avez très bien défendu, Monsieur le Ministre, le fait qu'il y avait peut-être d'autres alternatives que le fait de passer par la RN58... (*Réaction de M. le Ministre Daerden.*) Tout à fait juste et je vous remercie d'avoir défendu le fait qu'il pouvait y avoir d'autres alternatives et de ne pas avoir laissé partir ce cahier des charges avec la seule possibilité du passage par la RN58. Nous ne sommes pas pressés non plus et, donc, si les Français ne sont pas pressés, c'était eux qui étaient demandeurs. Je regrette que vous ne m'ayez pas fait part des propos qui se sont tenus entre le nouveau Ministre-Président et son homologue flamand, mais cela, on y reviendra... (*Réaction de M. le Ministre Daerden.*) mais non, il aurait pu vous en faire part.

**QUESTION ORALE**  
**DE Mme CORNET À M. DAERDEN,**  
**MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES**  
**ET DE L'ÉQUIPEMENT,**  
**SUR**  
**«LES ACCÈS ROUTIERS**  
**À LA NOUVELLE AÉROGARE DE GOSSELIES»**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cornet à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «les accès routiers à la nouvelle aérogare de Gosselies».

La parole est à Mme Cornet pour poser sa question.

**Mme Cornet (MR).** – Monsieur le Ministre, le 19 juillet dernier, le Gouvernement wallon a décidé la mise en révision du plan de secteur de Charleroi et a adopté l'avant-projet de plan en vue du développement de l'activité et des infrastructures de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, en ce compris les infrastructures ferroviaires et routières, ainsi que l'activité économique jouxtant la zone aéroportuaire.

L'objet de cette décision est de réserver les espaces nécessaires à la réalisation, la préservation ou le maintien de l'infrastructure aéroportuaire, économique et de communication.

En ce qui concerne le trafic routier, les projections pour les années à venir font état d'un trafic de l'ordre de 10.000 à 15.000 véhicules par jour. Un chiffre auquel il faut ajouter le trafic lié au report modal vers le rail.

Le trafic généré par l'aéroport se répartit actuellement selon trois accès principaux : le rond-point «Caterpillar», la rue d'Heppignies et la rue du Murturina. Comme le précise le projet d'arrêté, ces voiries peuvent supporter l'augmentation du trafic à moyen terme, mais pas à long terme.

Une liaison efficace au nouveau terminal passagers et au futur *park and ride* doit donc être envisagée.

Monsieur le Ministre, nous aurions souhaité obtenir plus d'informations sur la teneur de votre décision, notamment par rapport à l'aspect que je viens de soulever, et notre question est de savoir comment le Gouvernement wallon va assurer une desserte routière de qualité pour l'aéroport, l'aérogare et la gare de Gosselies ?

Quels sont actuellement les projets sur la table ? Dans l'hypothèse où il y a plusieurs projets, une sélection a-t-elle déjà été opérée ?

Les budgets y afférents ont-ils été envisagés et/ou bloqués ? Dans combien de temps les aménagements utiles seront-ils réalisés ?

Je note, par ailleurs, que le Gouvernement a pris le soin de réserver les espaces nécessaires à la réalisation d'une future dorsale wallonne, ce dont nous nous réjouissons. Nous aimerions évidemment en connaître davantage sur les objectifs du Gouvernement à ce niveau.

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

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Les trois accès auxquels vous faites allusion permettent effectivement d'absorber l'augmentation de trafic attendue par l'ouverture de la nouvelle aérogare à court terme, en fonction du nombre de passagers prévus aujourd'hui.

Après avoir étudié une nouvelle voirie reliant l'aérogare à l'échangeur d'Heppignies, liaison qui convenait au trafic prévu à l'époque et qui avait reçu l'accord du conseil d'administration de BSCA, mon administration étudie donc un accès le plus direct possible au site, depuis les environs du parking des «Amoudries» et ce, tant dans le sens Mons-Liège que dans le sens Liège-Mons sur l'E42.

Ce projet sera présenté prochainement aux responsables de BSCA et d'Igretec, qui est concernée en tant que gestionnaire de l'aéropôle, avant qu'une décision définitive ne soit prise à son propos.

En cas d'accueil favorable et d'obtention des permis nécessaires, le projet pourrait être mis en adjudication pour la fin 2007, voire début 2008. Les travaux pourraient également débiter au cours de l'année 2008, ce qui veut dire en d'autres termes – cela, c'est tout l'art évidemment des parlementaires – que des crédits seront bien entendu réservés à cette fin dans le cadre du budget d'investissement, chère Madame.

**Mme Cornet (MR).** – Et pour la dorsale wallonne ?

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Là, il faut demander au Ministre du Développement territorial.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Cornet. Madame Cornet, êtes-vous satisfaite ?

**Mme Cornet (MR).** – La première partie de votre réponse, évidemment, m'agréa parce que je pense que gouverner c'est prévoir – anticiper le développement économique de Charleroi autour de l'aéroport et de la nouvelle aérogare, tenir compte de l'aéropôle et vous savez combien les mandataires de Charleroi y sont attachés. Donc, cette nouvelle est plutôt positive et nous nous attacherons évidemment à suivre avec intérêt l'évolution de votre budget et des crédits qui sont destinés à ces investissements.

Vous conviendrez avec moi que ces investissements-là sont particulièrement importants pour le développement économique de Charleroi et, donc, il est logique, je pense, que nous nous intéressions à l'évolution du dossier, d'autant plus que malheureusement sa concrétisation ne dépend pas exclusivement de vos attributions, qu'on est aussi en négociation avec la Flandre pour d'autres questions, notamment au niveau du développement ferroviaire. Il faut essayer de mettre toutes les pièces du puzzle en place pour essayer de s'en sortir.

Quant à la problématique de la dorsale wallonne, je retourne à la Commission de l'Aménagement du Territoire après et cette question y est déposée également, donc, je finirai par avoir une réponse, sinon, je reviendrai vers vous avec plaisir.

**QUESTION ORALE  
DE Mme CORNET À M. DAERDEN,  
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES  
ET DE L'ÉQUIPEMENT,  
SUR  
«LA MISE EN PLACE DE RADARS EN WALLONIE»**

**QUESTION ORALE  
DE M. WACQUIER À M. DAERDEN,  
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES  
ET DE L'ÉQUIPEMENT,  
SUR  
«LES NOUVEAUX RADARS WALLONS»**

**QUESTION ORALE  
DE Mme CORNET À M. DAERDEN,  
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES  
ET DE L'ÉQUIPEMENT,  
SUR  
«LES DÉCLARATIONS DU MINISTRE-PRÉSIDENT  
EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
ET DE MISE EN PLACE DE RADARS»**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle les questions orales de Mme Cornet, sur «la mise en place de

radars en Wallonie», de M. Wacquier, sur «les nouveaux radars wallons» et de Mme Cornet, sur «les déclarations du Ministre-Président en matière de sécurité routière et de mise en place de radars» à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. Cette dernière question orale avait initialement été adressée à M. Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon.

La parole est à Mme Cornet.

**Mme Cornet (MR).** – Monsieur le Président précisait effectivement que j'avais déposé deux questions orales sur le sujet : une à M. le Ministre Daerden – il sait que c'est un sujet qui nous rassemble souvent en Commission – et une à M. le Ministre-Président puisqu'au lendemain de son investiture en tant que Ministre-Président, il avait jugé utile de s'exprimer sur le sujet et donc, il m'intéressait évidemment de recouper les différentes interventions.

Monsieur le Ministre, vous savez que c'est un sujet qui me tient particulièrement à cœur, à vous aussi d'ailleurs. J'ai eu à plusieurs reprises l'occasion d'intervenir sur la politique menée par le Gouvernement wallon en matière de sécurité routière et, plus précisément, sur la mise en place de radars en Wallonie. Je n'ai pu que constater, voire déplorer, un manque de cohérence dans les propos tenus et les actions menées. Votre raisonnement a souvent évolué d'une façon particulière, mais il était certes évolutif.

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je ne suis pas un homme comme les autres.

**Mme Cornet (MR).** – Le 20 mars 2007, vous nous indiquez que le véritable fondement de la politique que vous meniez en la matière se résumait à ceci : les radars, c'est la police fédérale et les zones de police, mon rôle, c'est les routes.

Vous vous êtes même dégagé à l'époque de toute responsabilité en ce qui concerne les boîtiers et m'aviez précisé que, je vous cite : «*la Région n'avait en la matière, aucune obligation.*». Cerise sur le gâteau, vous rappeliez à cette occasion, votre administration à l'ordre puisqu'elle avait envisagé de prendre quelques initiatives que moi je considérais comme heureuses en la matière, point de vue que vous ne partagiez pas d'ailleurs et vous m'indiquiez à cette occasion, dois-je le rappeler, que seul le Ministre exprime la position politique, aviez-vous tonné...

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Vous êtes d'accord quand même, vous êtes bourgmestre ?

**Mme Cornet (MR)**. – Je ne conteste rien, je prends acte et puis, un peu comme les notaires, je collationne et je collectionne vos déclarations et je pense que je vais le faire jusqu'à la fin de la législature. C'est un discours évidemment que nous ne partageons pas, mais il avait le mérite d'être clair.

Le 4 septembre 2007, un article titrait : «*Les nouveaux radars wallons !*» et il faisait état d'avancées dans le cadre de cette problématique.

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Qui a écrit cela ?

**Mme Cornet (MR)**. – Je vous donnerai les articles tout à l'heure. En fait, tout le monde s'est un peu exprimé sur le sujet, je les ai gardés à votre intention, mais je suppose qu'il y a quelqu'un qui le fait pour vous, donc, vous déclariez : «*Ils flasheront enfin (...) L'homme vient de tomber d'accord avec la Police fédérale.*». J'en déduis que c'est vous, l'homme. Vous y déclariez : «*Il est décidé de modifier la technique de mesure et de recourir à la technologie des boucles d'induction.*» – vous allez m'expliquer ce que c'est – «*afin d'éviter le phénomène des réflexions parasites. Dans ce cadre, la Région financera.*» – et c'est là que cela devient intéressant – «*les boucles en chaussée jusqu'aux boîtiers disposés le long des autoroutes. La Police fédérale financera l'appareillage de mesure et de prise de photo à placer dans le boîtier. Dès que les deux parties ont procédé à ces aménagements, la Région prendra contact avec la métrologie afin d'homologuer le site. L'ensemble de l'opération doit être achevé en 2008.*».

J'ai conservé tout cela très soigneusement.

Ce sont des propos qui font suite, heureux hasard, aux interviews de rentrée de M. le Ministre-Président qui, comparant la Wallonie à la Flandre, constate qu'à un moment donné la Flandre voulait la régionalisation de la SECU et comme il a refinancé on a oublié cela et puis il soulève le dossier de l'emploi, le dossier de la sécurité routière et il en vient à la problématique des radars en disant : «*si on finançait la politique de la sécurité routière et qu'on investissait notamment dans les radars, la Flandre ne nous critiquerait plus sur ce point, nous ne serions plus un poids, investissons, investissons.*» et il conclut en disant : «*je vais donc entreprendre des contacts avec le Ministre de l'Intérieur pour que tous les boîtiers soient dûment équipés.*».

C'est vraiment un raisonnement fort amusant parce qu'en fonction des interventions de M. le Ministre Antoine, de M. le Ministre-Président, vous êtes systé-

matiquement obligé de vous positionner. Je veux précisément vous demander quelle est, une fois pour toutes, votre vision dans ce dossier puisqu'il semble que votre nouveau Ministre-Président vous ait inspiré favorablement en la matière. Donc, il souhaite que la Wallonie ne soit pas à la traîne, que l'argument flamand, toujours le même : «*qui paie pour l'autre ?*», soit vide de sens. Quel beau dossier que celui des radars pour mettre en pratique ces belles résolutions. Si le Ministre-Président dit avoir pris conscience du problème que constitue le dossier des radars et, donc, des amendes routières, la question est : vous a-t-il convaincu ?

J'aimerais avoir davantage d'informations sur ces nouveautés annoncées, sur ce qu'il en est de l'accord avec la Police fédérale sur la teneur des engagements des deux parties : Régions, Fédéral, sur ce que financera concrètement la Région wallonne ? Une petite leçon sur les boucles m'intéresse également et puis, je voudrais savoir si la Région wallonne finalement est compétente en la matière, contrairement à ce que vous avez affirmé avec force à de nombreuses reprises et je voudrais également un inventaire précis des sites équipés de boîtiers en Wallonie. Vous voyez que les radars m'inspirent énormément ...

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Mais qui vous pousse à cela ?

**Mme Cornet (MR)**. – Mais vous. Vos déclarations que je suis avec beaucoup d'attention m'inspirent énormément. Il faut trouver le fil d'Ariane et une fois qu'on l'a, normalement, on doit pouvoir y comprendre quelque chose mais, ces nouvelles déclarations signifient-elles qu'on vous a convaincu de revoir votre position en matière de radars. J'attends évidemment avec impatience de vous entendre sur le sujet et je ne vous cache pas que j'accorderai beaucoup d'intérêt à votre réponse.

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

**M. Wacquier (PS)**. – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, la sécurité sur les routes wallonnes, j'ai pu le constater comme Mme Cornet, c'est votre *credo* de rentrée, mais contrairement à Mme Cornet, moi, j'ai la foi.

De toute façon c'est, à toutes et tous, notre priorité, Monsieur le Ministre, dans nos communes et dans nos sous-régions respectives. Je dois vous avouer que je me suis particulièrement réjoui au début de ce mois de l'arrivée imminente de ces fameux nouveaux radars wallons, d'abord destinés – je pense que c'est le but principal – à diminuer le nombre d'accidents sur nos routes et autorou-

tes, mais surtout à les prévenir. Nonobstant, on ne parlera plus de radars, j'ai bien entendu, on parlera de boucles d'induction et, apparemment, je me réjouis aussi de ce fameux accord avec la Police fédérale. La technique de mesure va être modifiée et subséquemment, le recours à cette nouvelle technologie va permettre d'éviter les effets de réflexions parasites.

Ce qui est encore plus intéressant, c'est essentiellement la part qui reviendra à la Région au niveau financier. Au niveau de la Police fédérale, apparemment, elle financerait l'appareillage de mesures et de prises de photos à placer dans le boîtier, mais au niveau de la Région, comment cela va-t-il se traduire au niveau des charges financières et des chiffres ?

De plus, une telle infrastructure nécessite de nombreux aménagements. Les travaux sont, je le suppose, en cours ou tout au moins ils vont l'être. Quels sont les sites concernés, le cadastre m'intéresse également ? Et peut-être plus particulièrement dans des zones sensibles comme, par exemple, les nœuds autoroutiers de la Picardie wallonne, du Hainaut occidental puisque c'est un chantier de taille. Enfin, quel est le *timing*, l'agenda, le site sera-t-il homologué pour 2008 ?

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

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Tout d'abord, je voudrais dire à Mme Cornet, que je n'ai pas changé d'un *iota*, pas d'un *iota*, j'ai toujours dit, et je redis encore aujourd'hui, que le problème des radars c'est le problème de la police. À chacun son rôle. Le Ministre des Travaux publics s'occupe de la route et il a un devoir très important en la matière. Le contrôle de la vitesse, c'est la police et une fois que c'est contrôlé, les sanctions c'est pour le juge. À chacun son rôle. J'ai toujours dit que j'étais d'accord de collaborer au maximum à l'objectif commun de sécurité routière. C'est pour cela que je n'ai pas changé, parce que si vous n'avez pas de position claire, on ne sait plus qui fait quoi. C'est la base de tout le raisonnement. À côté de cela, qu'est-ce qui se passe ? Il y a des ondes parasites et compagnie, ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les plus grands professionnels qui parlent de parasites et compagnie, tous les ingénieurs sont d'accords pour le dire, il y a des jugements, cela ne crée que des problèmes. La Police fédérale, je les ai reçus, effectivement, et je suis très heureux de la collaboration. Dans le cadre de la préparation des journées sur la sécurité routière, j'ai dit : *«écoutez, moi, je veux vous aider, je veux collaborer, je veux faire le maximum pour aider, mais chacun doit savoir ce qu'il fait.»* Pour ce qui est de la route, c'est moi et, finalement qu'est-ce que la science nous dit, qu'est-ce que la science nous dit : *«mettons un terme à cette discussion pour les zones parasites, il y a aujourd'hui un moyen technique, scientifique pour sortir*

*de l'impasse, c'est de mettre des boucles dans le sol.»* Si c'est mettre des boucles dans le sol, moi, je vais vous mettre des boucles dans le sol. C'est tout. C'est un plaisir pour moi de collaborer, vous comprenez, et je mets des boucles dans le sol. Ainsi, on ne pourra plus contester, Monsieur l'Ingénieur, avec des boucles dans le sol, on ne sait plus contester les prises du radar. J'ai dit oui et je vais le faire et vite, je ne traîne pas. Et le problème est résolu. Et enfin, chacun joue son rôle, comme je l'avais toujours dit. Ne cherchez pas, un tel a dit ceci, un tel autre a dit cela, c'est ce que moi je vous dis, c'est comme cela que cela va se faire. Vous comprenez, je vais mettre les boucles dans le sol.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Cornet.

**Mme Cornet (MR).** – Simplement, je vois que M. le Ministre reste attaché à ses déclarations, mais il n'empêche que le temps a fait son œuvre et je vois qu'il est disposé aujourd'hui à faire évoluer le dossier de la rénovation, de la réflexion et de la mise en œuvre des radars dans l'intérêt évidemment de la sécurité des uns et des autres. Je pense que les chiffres ont établi que la présence de radars garantissait la sécurité routière, notamment en Flandre et sur Bruxelles. J'entends bien que vous me dites : *«la route, c'est moi.»* Je trouve cela extraordinaire comme déclaration, *«la route c'est moi.»*, soit. La problématique des boucles consiste effectivement en des travaux de voiries et je vous accorde le fait. Tout ce qui m'intéresse c'est que la politique en la matière évolue et que, finalement, les uns et les autres se mettent positivement et utilement autour de la table. Cela n'aura pas été facile de vous amener à évoluer en la matière, mais j'attends avec impatience évidemment 2008, la question étant de savoir si horizon 2008 égale janvier 2008 ou décembre 2008, mais je vous accorde le bénéfice du doute jusqu'en décembre parce que je suis optimiste et confiante. J'aurai le plaisir de revenir sur le dossier évidemment.

**M. le Président.** – La parole est à M. Wacquier.

**M. Wacquier (PS).** – À un problème complexe, je me réjouis d'avoir reçu une réponse simple et consensuelle.

**QUESTION ORALE**  
**DE M. PROCUREUR À M. DAERDEN,**  
**MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES**  
**ET DE L'ÉQUIPEMENT,**  
**SUR**  
**«LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES**  
**AU NIVEAU DU PASSAGE DE L'ÉCLUSE DE THIEU»**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Procureur à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «les dif-

difficultés rencontrées au niveau du passage de l'écluse de Thieu».

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

**M. Procureur** (cdH). – Monsieur le Ministre, c'est une question intéressante et assez déterminante pour le développement touristique de la région du Centre. En effet, vous savez qu'il y a ce nouvel ascenseur à bateaux, ascenseur magnifique, imposant, qui se trouve à Strépy-Thieu, qui a été inauguré il y a tout juste cinq ans et à l'ombre de cet ascenseur, il y a un petit port de plaisance qui souffre de problèmes d'écluse. Le fameux ascenseur à bateaux, remplace quatre ascenseurs hydrauliques qui ont été construits entre 1882 et 1917. Ils sont situés à proximité de ce qu'on appelle maintenant le canal historique, ainsi que ces ouvrages d'art qui peuvent notamment être visités, en bateau.

Toutefois, en pleine saison touristique, des plaisanciers de toutes nationalités se sont retrouvés bloqués pendant des heures, devant une écluse désertée – c'était à proximité de ce port de plaisance de Thieu. L'horaire officiel d'ouverture n'a pas été respecté. À titre d'exemple, l'écluse devrait être ouverte de 9h à 17h30, mais les premiers bateaux ne peuvent passer qu'à partir de 9h45 et déjà à 17h00, on ne passe plus. Tout cela décourage certains plaisanciers qui aimeraient bien visiter la région du Centre et séjourner dans ce port de plaisance de Thieu, que j'ai visité et qui est magnifique. Mais on y vient et, parfois, on n'a pas envie d'y revenir à cause de problèmes pratiques qui se posent tout autour de ce port de plaisance, dont le problème d'accès par des écluses qui sont malheureusement fermées.

De plus, la VHF (bandes de hautes fréquences) qui est obligatoire sur tous les bateaux de plaisance de plus de 7 mètres, l'écluse n'en possède pas. Il est donc impossible aux plaisanciers de communiquer avec les éclusiers par ce biais.

Diverses réunions ont déjà eu lieu avec les responsables du MET. En date du 5 octobre 2006, des promesses de changement avaient été formulées, mais n'ont eu aucune suite.

Vous conviendrez que cette situation ne contribue pas à donner aux plaisanciers, belges et étrangers, une belle image de la Wallonie, de la région du Centre en particulier.

De plus, c'est une situation qui porte préjudice au développement de ce tout nouveau port de plaisance de Thieu, qui a fait de gros efforts pour être attractif mais qui souffre de ces problèmes techniques.

Que comptez vous faire ? Ne pensez-vous pas que l'automatisation de l'écluse, comme cela se fait dans d'autres pays, pourrait résoudre ces difficultés ?

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

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Monsieur le Président, chers Collègues, après avoir analysé les informations, je ne puis qu'avec regret confirmer tout ce que vous dites. Ce que vous dites est tout à fait correct et je le regrette profondément.

J'ai envie de sortir de l'impasse, d'autant que – j'espère que vous accepterez mon propos – j'ai fait de gros efforts pour développer, pour favoriser la navigation de plaisance. Il est clair que les faits que vous rapportez ne peuvent que ternir notre image.

Je pense effectivement que la meilleure réponse, vous l'avez suggérée dans votre intervention, serait l'automatisation de l'écluse. C'est vers cela que je me dirige.

J'ai demandé un rapport à mon administration et pendant votre intervention, j'en parlais avec M. le Chef de Cabinet. J'espère que dans les prochaines semaines, j'aurai les résultats de cette étude permettant l'automatisation. C'est vers cela que je me dirige et je vais tenter d'apporter une solution.

**M. le Président.** – La parole est à M. Procureur.

**M. Procureur** (cdH). – Je remercie le Ministre pour la franchise de sa réponse. Je rapporterai donc les nouvelles aux personnes qui m'ont interpellé dans la région, en espérant que cette automatisation se fera dans les délais les plus rapprochés.

**QUESTION ORALE**  
**DE M. de LAMOTTE À M. DAERDEN,**  
**MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES**  
**ET DE L'ÉQUIPEMENT,**  
**SUR**  
**«L'ÉVOLUTION DU DOSSIER RELATIF**  
**À LA VIGNETTE ROUTIÈRE»**

**QUESTION ORALE**  
**DE Mme CASSART-MAILLEUX À M. DAERDEN,**  
**MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES**  
**ET DE L'ÉQUIPEMENT,**  
**SUR**  
**«LE RETOUR DU DOSSIER**  
**DE LA VIGNETTE AUTOMOBILE»**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Lamotte, sur «l'évolution du dossier relatif à la vignette routière» et la question orale de Mme Cassart-Mailleux, sur «le retour du dossier de la vignette automobile» à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement

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

**M. de Lamotte** (cdH). – Monsieur le Ministre, nous avons à plusieurs reprises évoqué dans cette Assemblée le dossier de la vignette autoroutière qui n'a pu, jusqu'à présent, aboutir à un accord entre les différentes Régions de notre pays.

Or, dernièrement, vous avez évoqué dans la presse votre volonté de remettre sur le métier un système de vignette routière qui, selon vos propos, devrait séduire nos partenaires de la Région flamande.

Vous évoquez à cet égard diverses possibilités techniques pour qu'un système alliant le GPS, le GSM et le satellite puisse permettre une analyse au kilomètre, tout en arrivant à un coût nul du matériel nécessaire.

Je souhaiterais, Monsieur le Ministre, obtenir quelques détails sur le mécanisme que vous préconisez.

En particulier, je souhaiterais vous interroger sur plusieurs éléments.

Un mécanisme au kilomètre parcouru n'a pas les mêmes implications selon que l'on habite la ville ou la campagne. Ce système ne risque-t-il pas de s'avérer discriminatoire pour ceux et celles qui habitent dans des provinces plus éloignées des principaux centres urbains et d'engendrer un certain nombre de coûts supplémentaires en termes de montant à percevoir ?

Dans le même ordre d'idées, pour respecter la législation européenne, la vignette ne doit pas être discriminatoire entre les Belges et les ressortissants des autres États membres.

Or, lors des débats précédents, votre volonté était clairement exprimée de prévoir un mécanisme forfaitaire qui puisse être neutre pour les Belges en déduisant le montant de la vignette de la taxe annuelle de circulation. Comment allez-vous concilier ce point de vue avec celui d'une vignette au kilomètre parcouru ?

Votre système suppose que l'automobiliste soit équipé, soit d'un GSM, soit d'un GPS ou autre. Même si l'usage de ces deux outils se répand dans le monde automobile et chez les particuliers, tout le monde ne possède pas l'ensemble de cet outillage.

Enfin, dernier élément auquel une personne m'a rendu attentif, la problématique de la vie privée. Si ma voiture est suivie au kilomètre par les petites routes enchanteresses des campagnes wallonnes, quelle est la garantie ...

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Et je ne vous dis pas si c'est la mienne (*Rires.*)

**M. de Lamotte** (cdH). – Comment prévoir un prélèvement de cette taxe puisqu'on identifie les kilomètres parcourus à partir d'un appareil individuel ? J'aurais souhaité vous entendre sur cette technique et la loi sur la protection de la vie privée.

**M. le Président**. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

**Mme Cassart-Mailleux** (MR). – Monsieur le Ministre, depuis quelques années maintenant, vous nous faites régulièrement grâce de nouvelles déclarations sur d'improbables avancées en ce qui concerne votre projet de vignette automobile.

Jusqu'ici, pourtant, rien de véritablement concret n'a encore pointé à l'horizon ...

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Ça, ce n'est pas juste.

**Mme Cassart-Mailleux** (MR). – Et cette vignette prend de plus en plus l'allure d'Arlésienne de ce Gouvernement.

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Ça, c'est vrai.

**Mme Cassart-Mailleux** (MR). – Si un accord semblait envisageable il y a environ six mois, celui-ci avait été unilatéralement enterré par le Ministre-Président Flamand de l'époque, Yves Leterme, lors d'une visite au Pays-Bas.

Loin de baisser les bras et rempli d'une confiance retrouvée – ou d'une volonté d'exister médiatiquement –, vous avez profité de la rentrée du Gouvernement pour remettre ce sujet sur le tapis. Selon vos dires, vous auriez trouvé une «formule-miracle» qui pourrait même séduire Yves Leterme. À cet égard, sachez que ce dernier n'est plus Ministre-Président flamand depuis les élections et que votre interlocuteur direct dans ce dossier se nommera plutôt Kris Peeters.

Sans vous étendre en détail sur le contenu de votre énième idée en la matière, vous avez toutefois précisé que le système envisagé consisterait à taxer l'usage réel du véhicule (taxe au km) et utiliserait les possibilités techniques offertes par les GPS, les GSM et les satellites.

Je note à cet égard que, jusqu'ici, lors de mes multiples interventions sur le sujet, vous m'aviez toujours répondu qu'à moyen terme, un tel système serait difficile à mettre en œuvre.

J'aimerais dès lors vous poser les questions suivantes.

Pouvez-vous développer, devant nous, les grandes lignes de ce nouveau système à l'étude ?

Pourquoi cette discrétion en ce qui concerne cette nouvelle idée ?

Votre système s'accompagnera-t-il d'une réforme de la taxe de circulation ou de mise en circulation afin de se conformer à la prochaine directive en la matière ?

Dans quel délai pouvez-vous espérer une réelle avancée en la matière ?

Comment comptez-vous allier votre nouveau système avec la promesse d'une neutralité financière pour le contribuable wallon ?

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

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Monsieur le Président, chers Collègues, comment pourrais-je vous satisfaire ?

Aborder le problème de cette manière, c'est impossible. J'ai le sentiment en vous écoutant que vous voulez me faire des reproches. Je peux comprendre, mais en réalité, vous devriez me soutenir.

J'essaie de faire avancer ce dossier pour deux raisons. L'une parce que je crois qu'il est juste et la deuxième, parce que cela représente 24 millions d'euros par an pour la Région wallonne. Ma démarche, ce n'est que cela, ni plus ni moins. J'essaie sans arrêt d'imaginer l'une ou l'autre formule, mais je n'ai pas d'accord politique pour le faire tout seul. Cela, c'est la réalité.

Dès lors, puisque vous connaissez l'institutionnel aussi bien que moi, puisque je ne sais pas le faire tout seul, vous savez comme moi qu'il n'y a qu'une autre démarche : c'est un accord de coopération. Mais vous savez aussi bien que moi que s'il y en a un qui dit non pour quelque raison que ce soit, tout est bloqué. Arrêtons donc ce débat ! Je me bats sans arrêt pour essayer d'y arriver. Mais s'il y en a un qui dit non, cela ne se fera pas. On peut tout imaginer, tout dire, reprocher, choisir l'anti-thèse de la formule, cela ne sert à rien.

J'ai toujours dit : « *Prenons une forfaitaire évolutive.* » car je suis tout à fait conscient que la technologie va évoluer. Il y a dix ans, quand j'étais Ministre des Transports, on en parlait déjà à l'Europe. Il est évident que la généralisation des portables et des GPS va contribuer, avec les satellites, à faire en sorte que cela devienne, demain, plus facile qu'aujourd'hui, de mesurer le nombre de kilomètres. Quand on en sera au nombre de kilomètres, on retombera sur les questions légitimes. Évidemment, quand on est plus loin, on fait plus de kilomètres. Et quand on vous suit au kilomètre, qu'en est-il de la vie privée ? Je suis évidemment bien conscient de tout cela.

Je propose alors un forfait, avec des nuances. Mais un forfait manquera toujours de nuances.

La vérité, c'est que les autres Régions – pour des raisons multiples – ne veulent pas. Quand c'est un accord de coopération, cela ne se fait pas.

Vous n'allez quand même pas me reprocher d'essayer de mettre en place quelque chose de juste et de nature à apporter 24 millions à la Région.

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

**M. de Lamotte** (cdH). – Monsieur le Président, j'ai bien compris la problématique du Ministre qui essaye de dégager un principe et après on verra sur la technicité des choses et comment on va les affiner.

J'ai bien compris que la problématique était beaucoup plus institutionnelle et qu'on va y arriver. Mais c'est vous qui êtes revenu avec le sujet, et donc, il me paraissait opportun de revenir sur un certain nombre de problèmes. Mais il faudra attendre que le ciel s'éclaircisse du côté de Val Duchesse.

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – À mon avis, ils pensent à autre chose qu'à la vignette.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

**Mme Cassart-Mailleux** (MR). – Monsieur le Ministre, je ne vous fais aucun reproche. Je suis ce sujet. Lorsque j'ouvre le journal et que je vous vois réapparaître avec votre enième vignette, je souris.

Et je me dis : « *Voilà, M. le Ministre qui a besoin d'exister et qui a, de nouveau, une nouvelle idée.* ». Mais mis à part cela, le fait que ceci devrait ramener de l'argent à la Région pour mieux entretenir nos routes et que le dossier soit juste, je ne vous le reproche pas. La seule chose qui me fait sourire, c'est que je crois qu'il y a quand même maintenant trois ans que vous êtes en place, que je sais très bien que la Belgique n'est pas simple et que les accords de coopération seront là. Mais admettez, quand même, que cette belle vignette a souvent bon dos pour exister dans la presse et que tout compte fait, vous n'avez...

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je n'ai pas besoin de cela. Ce serait mieux que je fasse un disque.

**Mme Cassart-Mailleux** (MR). – C'est quand même plus sérieux, dans votre charge, de sortir cela plutôt

qu'un disque. Je pense que les Wallons apprécient plus cela que la chanson.

Je me dis donc que l'on en parle depuis un certain temps et qu'il n'y a pas d'avancées sur le dossier.

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – On n'avance pas ...

**Mme Cassart-Mailleux (MR)**. – Ne nous reprochez pas, maintenant, comme l'a dit M. de Lamotte, de revenir sur le sujet alors que c'est vous qui avez initié une nouvelle sortie dans la presse.

Je vous demandais des nouvelles et ce n'est pas le cas. Je peux comprendre que malgré tout cette vignette vous serve à exister, mais j'espère quand même que d'ici la fin de la législature, on aura une solution et que l'entretien de nos routes ...

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Vous y croyez ?

**Mme Cassart-Mailleux (MR)**. – Je n'ai pas dit que j'y croyais. Je me dis que c'est une chose qui ne doit pas être simple, mais vous avez toujours dit, depuis le début de la législature, que c'était votre cheval de bataille. Nous verrons bien si vous y arriverez.

**QUESTION ORALE  
DE M. GROMMES À M. DAERDEN,  
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES  
ET DE L'ÉQUIPEMENT,  
SUR  
«LA DANGÉROSITÉ DE LA RN 658»**

**M. le Président**. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Grommes à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la dangerosité de la RN 658».

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

**M. Grommes (cdH)**. – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, en juillet, il y a encore eu des accidents graves sur la RN 658, entre Amblève et Bullange.

Effectivement, depuis l'amélioration du revêtement de la chaussée en 1999, des accidents ont lieu, avec une fréquence régulière et causent des dommages importants. Certainement à côté de la vitesse et de la surcharge des camions, il y a apparemment aussi le mauvais tracé du virage ou la vétusté de la chaussée qui sont à l'origine de ces accidents graves à répétition.

Selon les informations reçues, certains auraient déjà promis, en 2004, la réparation de la route, avec la pose

d'un revêtement moins glissant et un rehaussement de la chaussée de la partie supérieure du virage.

Vu la dangerosité et l'urgence, je me permets de poser la question de savoir quand ce tronçon pourra être rendu plus sûr.

Suite au nouvel accident, la zone de police a demandé un avis au MET. Le MET a-t-il déjà rendu son avis et quel en est le contenu ?

Ne serait-il pas judicieux de mieux signaler ce virage dangereux et d'édifier un deuxième trottoir au niveau de ce virage ?

Je voudrais vous entendre sur les solutions éventuelles à apporter.

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

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Monsieur Grommes, on ne va pas nier l'accident. Comme chaque fois, tout le monde se rejette la faute, mais j'essaie d'être le plus positif possible. On me dit qu'il y avait un mauvais arrimage du chargement, on me dit que la vitesse était supérieure à la vitesse autorisée ...

J'ai demandé qu'il y ait – je crois que c'est cela, être positif – un contact entre mon administration et la Commune d'Amblève pour essayer d'améliorer le site. Je pense que vous serez d'accord avec moi pour essayer d'aller de l'avant.

Les mesures sont les suivantes :

- modifier légèrement le profil de la voirie dans le virage en remontant le niveau du revêtement sur une demi-chaussée. Tout cela se ferait conjointement aux travaux communaux de modification du niveau de trottoir ;
- poser des barrières de sécurité ;
- modifier la vitesse autorisée en la ramenant à 50km/h et en demandant à la zone de police d'assurer un contrôle maximum.

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

**M. Grommes (cdH)**. – Effectivement, je suis d'accord avec le Ministre. Ce n'est pas seulement l'infrastructure en elle-même qui pose problème. Il y a d'abord certainement la vitesse et il y a aussi la surcharge ou le mauvais arrimage. Entendons-nous bien, ce n'est pas un reproche que je veux formuler.

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je ne l'ai pas ressenti comme cela.

**M. Grommes** (cdH). – Les mesures que vous proposez à cet endroit-là, combinées avec un contrôle plus régulier de la vitesse et surtout des surcharges, pourraient amener une solution à ce virage dangereux.

**M. Daerden**, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – En tout cas, l'améliorer. Je crois que c'est notre but à tous les deux, d'essayer de l'améliorer.

**M. Grommes** (cdH). – C'est effectivement un faisceau de mesures qu'il faut prendre pour sécuriser l'endroit.

**M. le Président**. – Nous suspendons nos travaux dix minutes.

– *La séance est suspendue à 15 heures 52 minutes.*

– *La séance est reprise à 16 heures 02 minutes.*

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

**QUESTION ORALE**  
**DE M. NEVEN À M. DAERDEN,**  
**MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES**  
**ET DE L'ÉQUIPEMENT,**  
**SUR**  
**«LES COMPENSATIONS FINANCIÈRES**  
**OCTROYÉES AUX COMMUNES**  
**SUITE À LA PERTE DE REVENUS**  
**SUBIE EN APPLICATION DU PLAN MARSHALL»**

**M. le Président**. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Neven à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «les compensations financières octroyées aux communes suite à la perte de revenus subie en application du plan Marshall».

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

**M. Neven** (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, le plan Marshall comporte plusieurs grands groupes de mesures fiscales destinées à dynamiser le secteur privé, mais dont l'effet négatif pour les finances communales devrait être compensé par des transferts en provenance de la Région.

On peut distinguer trois catégories.

Tout d'abord, les mesures fiscales affectant la taxe additionnelle au précompte immobilier.

Plusieurs mesures ont affecté la base taxable relative au revenu cadastral :

- la forfaitarisation des réductions du PrI pour les ménages à concurrence de 125 euros/enfant à charge et de 250 euros/invalidé ou handicapé à charge ;

- le relèvement du seuil d'exonération qui passe de 159 euros à 795 euros du revenu cadastral soumis au précompte immobilier sur le matériel et l'outillage ;
- le gel à l'index 2002 du revenu cadastral à prendre en considération pour le calcul du précompte immobilier du matériel et de l'outillage, lequel n'entraîne pas en soi une perte, mais un manque à gagner sur le long terme, la base taxable étant gelée et en décalage progressif avec le coût de la vie ;
- l'exonération de précompte pour tout matériel et outillage acquis à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006 et ce, peu importe qu'il s'agisse d'une pièce d'équipement supplémentaire ou destinée à remplacer du matériel déclassé.

Le cumul des trois dernières réformes a pour conséquence de faire passer le matériel et l'outillage – qui est estimé par l'Union des villes et des communes wallonnes comme représentant 14,3 % du revenu cadastral total en 2006 – d'un statut de ressource fiscale équivalent à celui de tout autre bien immobilier à un statut de ressource fiscale destinée à disparaître au fur et à mesure du remplacement du parc existant par des équipements neufs.

Il existe cependant différentes compensations.

La forfaitarisation des déductibilités pour enfants et personnes handicapées à charge a été compensée à compter de l'exercice 2004 par la Région wallonne.

Les montants attribués aux communes sont cependant assez nébuleux et il est impossible, au niveau local, de vérifier *in casu* s'ils correspondent à la perte réelle.

Les autres mesures, qui concernent les entreprises puisqu'elles visent essentiellement à alléger la fiscalité relative au matériel et à l'outillage, sont visées au point III.A.1.a.4 de la circulaire budgétaire du 25 octobre 2006 qui invite les communes à prévoir, entre autres, un article de recette «compensation de l'exonération du précompte immobilier plan Marshall», sans communiquer de montant.

À ce jour, la Région wallonne ne semble toujours pas en mesure d'évaluer l'impact financier de ce volet du plan Marshall pour les communes.

L'autre influence consiste en l'impact indirect des mesures visées précédemment, c'est la diminution de la taxe industrielle compensatoire.

La taxe industrielle compensatoire est calculée sur base de la valeur vénale ou d'usage de l'ensemble des immobilisés industriels, en ce compris le matériel et l'outillage, valeur déterminée sur base du revenu cadastral des biens.

Une compensation est prévue – il s'agit de la même circulaire que celle que je viens de citer – mais sans qu'aucune somme ait été concrètement communiquée

aux communes, ni qu'aucun mode de calcul compensatoire leur ait été présenté.

Enfin, la troisième influence réside dans la suppression, à terme, de la taxe sur la force motrice. Le décret-programme du 7 mars 2006 prévoit que: «*la taxe communale sur la force motrice est supprimée dès le 1<sup>er</sup> janvier 2006 sur tout nouveau matériel acquis ou constitué à l'état neuf.*».

C'est, donc, pour les communes appliquant la taxe sur la force motrice, une nouvelle perte fiscale totalement indépendante de leur volonté, ce qui pose, en passant, la question du respect de leur autonomie fiscale.

Le Gouvernement wallon a proposé de compenser la perte fiscale en tablant sur un amortissement du matériel en 10 ans. Les communes recevront donc, théoriquement, chaque année et cumulativement d'année en année, 10 % de la moyenne des recettes générées par cette taxe sur la période 1999-2005, ce qui ne tient pas compte, ni en bien, ni en mal, de l'évolution à la hausse ou à la baisse du parc des machines taxables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006. À Visé, nous avons pu inscrire une recette de 105.171,62 euros à cet article.

La question qui se pose dans les communes concerne:

- la pérennité de cette compensation qui a été inscrite au budget wallon jusqu'en 2009;
- le caractère réellement cumulatif des annuités car selon des sources officieuses, on arriverait rapidement à un plafonnement à 15 ou 20 % de la moyenne des recettes générées par cette taxe sur la période 1999-2005.

La compensation aurait, en ce sens, pour effet de freiner plutôt que d'annuler l'impact financier de la disparition de cette recette. Qu'en est-il ?

Plus globalement, quand les communes auront-elles communication des montants compensatoires qu'elles doivent percevoir? Quand pourront-elles les inscrire dans une modification budgétaire? Quand les percevront-elles ?

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

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Monsieur le Président, chers Collègues, comme vous l'avez très justement rappelé lors de votre intervention, chaque fois que nous avons diminué un impôt et que cela a une répercussion au niveau communal, nous avons la volonté de compenser la perte engendrée. C'est la démarche générale et vous l'avez rappelée à différentes reprises dans votre intervention.

Pour essayer de structurer au mieux ma réponse, si vous le permettez, je reviendrai sur chaque élément de taxe.

Concernant la taxe additionnelle au précompte immobilier, nous avons décidé d'établir un forfait. Quand on a imaginé la chose, aucune statistique n'était disponible. Comment faire, alors? Nous avons pensé que la meilleure formule était de compenser sur base du différentiel constaté entre le total des réductions forfaitaires et le total des réductions proportionnelles constatées entre les enrôlements 2004 et 2003. Je pense que c'était la meilleure formule d'approche. Je vois mal comment d'ailleurs, on aurait pu faire autrement.

Ce différentiel a été établi par commune et par province.

Cette manière de procéder permet ainsi de compenser précisément et en totalité la réduction de recettes constatées dans chacune des communes.

Concernant les autres mesures en matière de précompte immobilier visant notamment le matériel et l'outillage, je vous confirme qu'un montant de 5.620.000 euros est inscrit au Budget de la Région pour l'exonération pour les investissements acquis à l'état neuf.

Le calcul et la répartition, établis par commune et par province, sont en voie de finalisation. Ce sera communiqué dans les toutes prochaines semaines par le Ministre Courard.

Par rapport à l'impact indirect en raison de la diminution de la taxe industrielle compensatoire, le calcul de la compensation est également en voie de finalisation et sera communiqué par le Ministre Courard prochainement.

Je vous confirme également qu'une réunion d'information a été organisée, à l'initiative du Ministre Courard et moi-même, le 30 mars 2006. Assistaient à cette réunion les représentants des communes, l'Union des villes et communes et des provinces. Cette réunion a été l'occasion de présenter tant les méthodes de calcul des différentes compensations que les montants prévus.

Je crois pouvoir dire, avec un maximum d'objectivité, que le conseil d'administration de l'Union des Villes et Communes, dans son avis rendu en avril 2006, considérait que nos propositions de compensation étaient équilibrées.

En ce qui concerne la force motrice, le décret du 7 mars 2006 prévoit en effet que la taxe communale sur cette dernière est supprimée dès le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Respectueux de l'autonomie fiscale des communes, le Gouvernement wallon a invité, par voie de circulaire, les communes à adapter leur règlement. Partageant un objectif commun d'allègement de la fiscalité sur les entreprises, les communes se sont inscrites dans la logique du plan Marshall en supprimant la taxe sur la

force motrice sur tout nouvel investissement acquis ou constitué à l'état neuf.

Concernant la pérennité de la compensation, je rappellerai que l'article 37 du décret-programme du 23 février 2006 ainsi que son commentaire stipule que: «*l'impact de la suppression de cette taxe est entièrement compensé par la Région wallonne.*». La compensation est, en effet, déterminée de manière cumulative, tenant compte d'un rythme de remplacement basé sur 10 ans.

Pour conclure, je vous dirai que, ce 13 septembre, le Gouvernement a marqué son accord sur une compensation d'un montant global de 5.094.000 euros pour les 142 communes prélevant cette taxe, pour l'exercice 2007. Dans les prochains jours, le Ministre Courard notifiera à chaque commune le montant qu'elle recevra.

Je pense ainsi avoir répondu à vos différentes questions, ô combien légitimes, et avoir rendu sereine la réflexion des communes par rapport aux mesures fiscales des actions prioritaires.

**M. le Président.** – La parole est à M. Neven.

**M. Neven (MR).** – Si je suis satisfait que vous me confirmiez que toutes les compensations seront bien versées aux communes, je ne peux que regretter qu'au milieu du mois de septembre, nous ne sachions pas exactement ce que nous allons avoir. Ceci nous pose réellement un problème pour notre équilibre budgétaire dans la mesure où nous allons devoir faire les modifications budgétaires sans savoir sur quoi nous allons compter.

Dans ma commune, cela pose un problème presque plus psychologique que réel dans la mesure où on va nous reprocher d'être probablement en déficit après les modifications budgétaires. Mais comme nous sommes en positif sur nos exercices antérieurs, cela ne posera pas un très gros problème.

Par contre dans d'autres communes, cela pourrait se passer autrement car elles vont devoir préparer le budget 2008, sans pouvoir exactement finaliser le budget de 2007.

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je vous comprends tout à fait. Sur base de votre interrogation et de votre questionnement, je me permettrai d'insister auprès du Ministre Courard pour que les calculs soient réalisés au plus vite.

**M. Neven (MR).** – Je voudrais encore profiter de ce qu'on discute de cette question pour ajouter quelques éléments. Bien sûr, il va y avoir des compensations, mais sur les nouveaux investissements, il n'y aura plus rien du tout. Vous avez certainement en tant que Liégeois, entendu parler de ce projet absolument aberrant de vouloir créer

une tour de 125 mètres à Visé pour faire une centrale TGV qui sera l'équivalent de 1/3 de ce qui se fait à Huy. Vous me direz que c'est la participation au plan Marshall de la Ville de Visé et d'autres communes aussi.

Mais si on analyse plus en profondeur, je vous ai déjà dit que les communes avaient évidemment toutes des rentrées qui étaient à peu près communes, mais il y a aussi d'autres rentrées qui sont plus importantes dans certaines que dans d'autres. Je pense que dans certaines régions, le PrI est élevé parce que l'habitat est d'un haut niveau. En même temps, il faut ajouter que les personnes qui y habitent disposent de grandes ressources. Dans d'autres communes, par exemple, dans certaines communes ardennaises, il y a pas mal de bois et de forêt et, chaque année, il y a des coupes de bois.

Par contre, les communes situées dans le sillon Sambre et Meuse n'ont en général pas de bois et de forêts, n'ont pas de PrI très élevé, mais elles ont une compensation parce qu'au bout d'un temps, il y a une nouvelle entreprise qui vient s'établir. C'est le cas chez moi, au bout de 10, 12 ans, de nouvelles entreprises viennent s'établir.

Cela rend-t-il la commune plus riche ?

En fait, cela nous permet simplement d'arriver à un équilibre parce que le budget de la commune a été fait de telle sorte qu'il ne serait probablement pas en équilibre s'il y avait cela. On a alors besoin au bout d'un certain temps d'un nouvel apport industriel. Mais quand les effets se seront estompés, la commune sera extrêmement difficile à gérer.

Je vois vraiment d'un mauvais œil la possibilité pour la SPE de venir installer une tour de 125 mètres presque sur la Grand-place de Visé. Il n'empêche qu'on aurait éventuellement pu avoir la compensation dont bénéficie la Ville de Huy. Le fait que l'on n'en bénéficie pas mettra la commune en difficulté dans quelques années.

**QUESTION ORALE**  
**DE M. STOFFELS À M. DAERDEN,**  
**MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES**  
**ET DE L'ÉQUIPEMENT,**  
**SUR**  
**«LA PROBABLE AUGMENTATION**  
**DU NOMBRE DE CAMIONS D'ICI À 2020»**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la probable augmentation du nombre de camions d'ici à 2020».

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

**M. Stoffels (PS).** – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, 78 % du fret seraient transportés par camions alors que le fret ferroviaire et le fret fluvial ne représenteraient à eux deux que 10 % voire

11 %. Ces deux derniers modes de transport sont donc loin de concurrencer la route. Celle-ci permet, il est vrai, un service plus souple, permettant quasiment l'alivraison porte à porte.

Quoi que l'on en pense, pour des distances inférieures à 300 voire 500 km, le camion semble être la solution la plus facile et la plus pratique. Avec un rayon de 500 km autour de la Belgique, cela permet déjà de couvrir une partie très importante du territoire européen. Une étude réalisée à la demande d'ING démontre que le fret routier suit, aujourd'hui, très fidèlement la croissance économique.

Notons, toutefois, que la moitié du fret routier sur nos routes est du trafic de transit, principalement d'origine française ou allemande.

Plusieurs raisons expliquent cette tendance :

- la Belgique est de plus en plus choisie comme centre européen de distribution ;
- l'importance du port d'Anvers attire le fret transcontinental ;
- le développement du fret aérien contribue aussi au développement du fret routier ;
- l'usage des routes et autoroutes peut toujours se faire sans le moindre péage ou sans la moindre vignette.

Tout porte donc à croire que, dans les années qui viennent et sauf changement radical de nos modes de consommation et de transport, le trafic lourd sur nos routes et autoroutes va augmenter de façon sensible, entraînant :

- un besoin accru en investissements routiers pour éviter l'asphyxie de nos artères de mobilité ;
- un besoin accru en entretien de notre réseau routier, chaque poids lourd usant les routes de façon plus importante qu'une voiture ;
- un besoin accru en matière de gestion et d'entretien des ouvrages d'art : aujourd'hui déjà, les poids lourds exceptionnels dépassant le 60 voire les 120 tonnes doivent quitter l'autoroute ;
- un besoin en investissement de sécurité routière visant non seulement la sécurité des usagers, mais aussi le confort et la qualité de vie des riverains ;
- un besoin accru en matière de prévention de pollution de l'air, que ce soit par les poussières ou par les particules fines sortant des pots d'échappement ;
- un besoin accru en aires de stationnement et de repos – de préférence sécurisées – le long de nos autoroutes ;
- un besoin accru en matière de contrôle d'excès de vitesse et en matière de gestion d'un trafic fluide.

Ce sont évidemment des hypothèses que j'émet. Hypothèses qui, à mon avis, nécessiteraient que la Région wallonne réalise une projection en la matière afin de déterminer, aujourd'hui, déjà les axes et mesures

principales à adopter et afin de déterminer les besoins budgétaires nécessaires pour y faire face.

Monsieur le Ministre, je suppose que votre administration a déjà procédé à de telles projections. Quels sont alors les contenus de ces projections et les enseignements que l'on peut en tirer et que l'on doit traduire, dès à présent, en mesures concrètes ?

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

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Cela me paraît évident – et vous avez raison évidemment – que le trafic routier va encore augmenter, j'en suis totalement convaincu. Je voudrais rappeler que dans l'état actuel des choses, le transport par route c'est environ 80 % du trafic, malgré tous nos efforts en matière d'investissement dans la voie d'eau et dans la multimodalité. C'est vrai que cette augmentation va nécessiter des moyens financiers en croissance et c'est d'ailleurs ce qui me fait dire qu'une Wallonie qui gagne, c'est aussi un réseau de qualité sécurisé.

Je crois que nous allons devoir continuer à investir dans notre réseau routier qui se situe au cœur du réseau trans-européen de transport – nous sommes une plaque tournante – et de bon nombre d'échanges européens, c'est un atout pour notre économie. D'ailleurs, ce n'est pas le hasard si de nombreuses entreprises actives dans le domaine de la logistique investissent en Région wallonne.

J'ai souhaité, dans le cadre de la préparation du budget de 2008, et nous aurons l'occasion d'en reparler prochainement, qu'on investisse sur deux thématiques : l'entretien et la sécurité routière.

Je crois que la volonté sera, si vous acceptez le budget, de cibler au plus près les actions que nous souhaitons mener.

Dans ce cadre-là, – on en a parlé tout à l'heure, mais je crois que c'est un dossier extrêmement intéressant – je crois qu'il faut continuer à se battre pour avoir la vignette, ce sera un élément de financement et c'est dans la même logique, pour diminuer les nuisances causées par les camions, que je souhaite réaliser les chaînons manquants et parmi ceux-ci, Cerexke-Heuseux-Beaufays.

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

**M. Stoffels (PS).** – Je tiens à dire au Ministre combien je me réjouis du fait qu'une sensibilité politique existe à son niveau, au niveau de son cabinet et au niveau de l'administration pour ce genre de question qui va nous préoccuper à l'avenir. En effet, ce sera un domaine politique qui va dévorer énormément de masses budgétaires à l'avenir, me semble-t-il et, dès à présent, il faut en

quelque sorte se préparer par rapport à cette discussion, d'où mon idée de demander une étude prospective qui nous permettra en quelque sorte de voir un peu quel va être, statistiques et chiffres à l'appui, l'évolution en la matière, ce qui nous permettra de mieux nous préparer.

En ce qui concerne les priorités retenues, comme vous venez de les définir pour le budget 2008, c'est-à-dire l'entretien et la sécurité du réseau routier, je partage entièrement ce choix en demandant que l'on en ajoute éventuellement une troisième, c'est-à-dire la propreté du réseau qui elle aussi est quelque chose, me semble-t-il, de très important vu que c'est quand même une première carte de visite pour tout le monde qui entre en Belgique ou en Région wallonne, de voir dans quel état de propreté se trouve notre réseau.

**QUESTION ORALE**  
**DE M. WESPHAELE À M. DAERDEN,**  
**MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,**  
**ET DE L'ÉQUIPEMENT,**  
**SUR**  
**«LE PONT DE TILFF»**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le pont de Tilff».

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

**M. Wesphael** (Écolo). – Monsieur le Ministre, le 5 octobre 2007, soit trois jours avant les élections communales – ce n'est pas moi qui l'ai constaté mais quelqu'un de là-bas – un pli toute-boîte relatif au remplacement du pont de Tilff – dossier qui paraît anecdotique mais qui ne l'est pas du tout, il est en réalité très emblématique, je trouve – était distribué aux habitants du village. On y trouvait, semble-t-il, une copie d'un fax adressé par vous-même à Madame Jenny Levêque, Bourgmestre de la Commune, on pouvait y lire, le 5 octobre 2007: *«Mon administration, en l'occurrence le MET, étudie depuis plusieurs semaines, d'une part, une solution visant à reconstruire le pont à l'endroit actuel avec possibilité d'y raccorder à terme une rocade et, d'autre part une solution avec un pont situé en aval qui permettrait de réaliser les travaux sans couper toute circulation entre les deux rives pendant le chantier.»*

*Une demande de permis sera introduite cet automne pour voir le chantier débiter en 2007.»*

Voilà donc le citoyen-électeur rassuré à cette époque. Aujourd'hui, presque un an plus tard, les riverains attendent toujours. Plus aucun d'entre eux ne doute à présent que ce tract ne visait qu'à satisfaire une demande de vos amis de la commune d'Esneux. Exactement comme en février 2006, lorsque vous avez ordonné au MET de retirer sa demande de permis pour un pont à l'identique, au

moment où le fonctionnaire délégué à l'urbanisme s'apprêtait à l'accorder. Ces manœuvres, me semble-t-il, illustrent parfaitement ce qu'écrivait récemment Paul Vaute, dans un article publié dans *La Libre* et intitulé: *«Tilff sur bourdes.»* Il ajoutait: *«Des années d'indécision, de manœuvres, d'études ignorées, de permis retirés – et pas d'éclaircie à l'horizon – ont tant et si bien maintenu au point mort le dossier du pont de Tilff que l'ouvrage mis en place pour le remplacer provisoirement doit être lui-même remplacé. Aux habitants de subir, en itinéraires de déviations pour automobiles et bus ou en navettes pour piétons, les conséquences d'une gestion des deniers publics où l'indolence n'a cessé de le disputer à l'opacité.»* Ce sont des propos dont le journaliste est responsable.

Il y a maintenant cinq années, voire plus encore, que le MET a découvert que le pont de Tilff posait problème. Aujourd'hui, en l'absence de toute demande de permis, au mieux, il faudra encore attendre trois années supplémentaires pour mettre en place un nouveau pont. En pratique, beaucoup plus si vous continuez de gérer le dossier de cette façon. Et pendant toutes ces années, la Région continuera de payer la location d'un pont provisoire, qui n'est pas laid d'ailleurs, et les riverains d'en subir évidemment le préjudice. Tout en n'oubliant pas que si vous aviez accordé au MET les ressources nécessaires pour veiller à la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art wallons, le pont de Tilff serait toujours là et bien là.

Tenant compte des éléments précédents, pouvez-vous, Monsieur le Ministre, répondre aux questions suivantes.

Quel a été le coût de l'étude comparative faite par le bureau d'études Agora, étude annoncée comme inutile par Écolo? De fait, la conclusion de cette étude rejoignait une autre étude préalablement publiée par Écolo, c'est-à-dire que seule la mise en place d'un pont similaire à l'ancien constitue une solution satisfaisante.

Quel a été le coût de la procédure de demande de permis d'un pont à l'identique et avortée, semble-t-il, en février 2006?

Quel a été le coût de la mise en place du pont provisoire en février 2005?

Quel a été le coût de la location et de l'entretien de ce pont durant la période allant de sa mise en place jusqu'en août 2007?

Quel est le coût des 2 mois de travaux actuellement menés pour assurer la viabilité du pont provisoire?

Quel est le coût des préjudices subis par les riverains, consécutifs à la double période de deux mois de coupure du pont, aux accidents et au bruit induits par ce pont? En particulier l'important manque à gagner pour les commerçants de Tilff, les nombreux kilomètres de déplacements supplémentaires pour les habitants de la commune et les difficultés pour les personnes âgées.

Étant donné l'urgence de la situation et afin d'éviter d'ajouter encore à tous ces coûts qui auraient pu être évités, avez-vous demandé au MET de réintroduire sa demande de permis pour le projet de pont à l'identique ?

Le dossier ayant été constitué et évalué par le service de l'urbanisme, ce serait aujourd'hui la manière la plus rapide, je crois, d'arriver à une solution satisfaisante.

Voilà, Monsieur le Ministre, j'aimerais vous entendre pour que vous puissiez m'annoncer comment on va débloquer cette situation parce que je pense que maintenant on a assez tergiversé sur ce dossier et assez attendu.

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

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Soyons pragmatiques. Le coût de l'étude était de 62.000 euros, TVA comprise. Le rapport final propose de réaliser dans un premier temps le pont à l'identique en se préservant la possibilité de réaliser ultérieurement une rocade. Voilà ce que dit l'étude. (*Réaction de M. Wesphael.*)

Je vais vous répondre. Vous posez des questions, je vous réponds. Gardez votre calme.

Le coût de la mise en place du pont provisoire était de 400.000 euros, TVA comprise. La location et l'entretien de ce pont ont coûté 115.000 euros. Le coût des travaux actuels pour assurer la viabilité du pont provisoire se monte à 775.000 euros, TVA comprise, dont 150.000 euros pour la démolition du pont actuel qui, de toute façon, sera nécessaire.

Au-delà de tout cela, j'ai rencontré les gens, je ne sais combien de fois, je ne parle pas de mon administration, je ne parle pas de mon cabinet, et vous connaissez quand même la situation à Tilff. Pourquoi est-ce que je n'ai pas demandé un nouveau permis ? Parce qu'il n'y a pas d'accord sur cette solution-là. Moi, je veux bien, je suis d'accord de financer le projet de la solution définitive qui sera définie de commun accord «SNCB et commune» à concurrence d'un montant de 2,5 millions d'euros, TVA comprise. Cela, c'est ma position (*Réaction de M. Wesphael.*) La SNCB et la commune viennent avec le projet qu'ils veulent, ils ont un accord entre eux et moi, je mets 2,5 millions. Point à la ligne. C'est clair, cela ?

**M. Wesphael** (Écolo). – Excusez-moi, Monsieur le Ministre, mais 2,5 millions d'euros, c'est un pont à l'identique, cela.

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Si j'accepte d'engager le montant.

**M. Wesphael** (Écolo). – Si c'est un nouveau pont, c'est beaucoup plus cher que cela.

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Ils se mettent d'accord sur leur formule et moi, j'accepte de mettre 2,5 millions. Ils se mettent d'accord sur le projet et j'accepte de mettre 2,5 millions. Je leur ai dit très clairement, j'attends.

**M. Wesphael** (Écolo). – Je vous remercie, M. le Ministre, votre réponse est claire.

**QUESTION ORALE**  
**DE Mme TILLIEUX À M. DAERDEN,**  
**MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES**  
**ET DE L'ÉQUIPEMENT,**  
**SUR**  
**«LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU RAVEL**  
**EN PROVINCE DE NAMUR»**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, et de l'Équipement, sur «le développement du réseau RAVeL en Province de Namur».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

**Mme Tillieux** (PS). – Monsieur le Ministre, vous connaissez bien mon intérêt pour le réseau RAVeL et pour son développement, ce n'est pas la première fois que nous en discutons.

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Nous avons au moins cela en commun.

**Mme Tillieux** (PS). – C'est déjà une première chose. Il y en a d'autres encore.

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Sûrement.

**Mme Tillieux** (PS). – À l'heure où de nouveaux investissements sont annoncés par votre collègue, M. Antoine, qu'en est-il de l'avancement de ces travaux à propos du RAVeL ?

En réponse à ma dernière question sur le sujet, vous m'annonciez la finalisation du réseau en province de Namur d'ici à 2009. Monsieur le Ministre, pouvez-vous me détailler la progression des différents chantiers dans notre province de Namur ?

Tout d'abord, je souhaiterais savoir si le RAVeL 2, qui relie Dinant à Namur, arrive à son terme. Le tronçon Wépion-La Plante et la liaison entre le parc de La Plante et le hallage de la Meuse, je voudrais également savoir

où ils en sont et si tous les projets au cœur de la ville vont pouvoir aboutir rapidement ?

Permettez-moi également, Monsieur le Ministre, de vous interroger sur les lignes 147 et 150. Sur la première, les travaux entre Gembloux et Perwez, entrepris en mars dernier, ont-ils pu aboutir ? Espérez-vous toujours inaugurer la ligne avant l'été 2009 ? En ce qui concerne la ligne 150, les travaux d'aménagement étaient à l'étude en avril dernier. Comment cela a-t-il évolué depuis ?

J'en arrive maintenant à la Traversine, qui a fait l'objet de nombreux débats en commission et que vous qualifiez de «trait d'union convivial» entre nos deux provinces de Namur et de Liège. Quand croyez-vous que les cyclistes pourront emprunter ce trajet sans interruption ? Les travaux ont-ils pu enfin être adjudés ?

Pourriez-vous enfin me dresser l'état de la situation concernant les itinéraires de liaison, notamment dans les régions de Dinant, de Viroinval, de Walcourt, de Fosses-la-Ville, etc.

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

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je vais prendre un grand risque parce je sais que ce ne sera jamais évidemment tout à fait comme, mais enfin, le dossier se présente fort bien.

Le RAVeL 2 : Dinant et Namur. Annevoie-Rouillon – suivez-moi, parce que vous connaissez mieux la région que moi – sera mis en adjudication d'ici fin 2007 pour une réalisation en 2008.

Le Tronçon Wépion-La Plante – La Plante-Halage Meuse et le tronçon du halage de Profondeville sont en service. Ce dernier maillon de Annevoie, de 550 mètres, achèvera donc la liaison Dinant-Namur.

En ce qui concerne la ligne 147, un tronçon entre Gembloux et Sauvenière est depuis le mois d'août en service. Le reste de la ligne, soit Sombreffe-Gembloux et Sauvenière-Perwez, est prévu en adjudication cette année encore. Je peux donc vous rassurer sur une mise en service de la ligne, comme annoncé, en 2009.

Les travaux de la ligne 150, entre Anhée et Maredret ont été adjudés le 11 septembre 2007. Ce chantier sera terminé en juin 2008. Chaque fois, c'est ce que j'espère, je vous dis cela quand même, mais vous voyez que tout cela avance beaucoup.

La prolongation de cette ligne entre Maredret et Aisemont est actuellement étudiée pour une mise en adjudication des travaux mi 2008.

Enfin, en ce qui concerne la ligne 126, dite «La Traversine», les travaux de la section Ciney-Havelange ont été adjudés ce 4 septembre 2007 et la réalisation pour-

rait se faire dès l'arrivée du beau temps début 2008. La section de Clavier à Huy suivra. Il faut savoir, pour être d'une grande objectivité, que les travaux sur la ligne 126 impliquent d'obtenir une dérogation à la loi sur la conservation de la nature, dans la mesure où certains tronçons sont proches, voire traversent, des zones Natura 2000.

Voilà ce que je suis en mesure de vous dire aujourd'hui sur le développement du réseau RAVeL en province de Namur, en l'occurrence, mais développement du réseau RAVeL qui est une de mes premières priorités. Je pense que les éléments de réponse que je viens de vous donner, le démontrent.

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

**Mme Tillieux (PS).** – Je remercie M. le Ministre pour ce tour rapide de la situation des différents chantiers du RAVeL dans notre province de Namur et surtout pour son attention et sa persévérance dans ce dossier qu'il souhaite voir aboutir pour 2009. Et nous aussi d'ailleurs. Tout le monde s'en réjouit, les Namurois, les cyclistes, les touristes et les autres provinces aussi, j'imagine, pour pouvoir faire les liaisons.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

**M. le Président.** – Les questions de M. Bayenet, sur «l'achèvement du contournement de Beauraing» et de M. Wesphael sur, «les voies navigables et les pollutions d'huiles de vidanges de bateaux» sont transformées en questions écrites.

## QUESTIONS ORALES

(Suite)

### QUESTION ORALE DE Mme PARY-MILLE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT SUR «LE SUIVI DES CONTACTS DU MINISTRE-PRÉSIDENT AVEC SON HOMOLOGUE DU GOUVERNEMENT FLAMAND CONCERNANT LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE L'A8-E429 ET LA E19 COMME SOLUTION AU BOUCHON DE HALLE»

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pary-Mille à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le suivi des contacts du Ministre-Président avec son homologue du Gouvernement flamand concernant la liaison autoroutière entre l'A8-E429 et la E19 comme solution au bouchon de Halle». Cette question était ini-

tialement adressée à M. Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon.

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

**Mme Pary-Mille (MR).** – Je regrette évidemment que le Ministre-Président ne réponde pas lui-même puisqu'il avait eu des contacts avec le Ministre-Président de la Région flamande. Je suppose donc, et j'espère, qu'il vous a fourni tous les éléments d'information, mais à voir votre tête, j'en doute.

Vous connaissez le dossier puisqu'en janvier 2006, je vous avais déjà interpellé sur cette problématique de mobilité pour les usagers de l'autoroute A8-E429, issus du Hainaut occidental et de France et se dirigeant vers Bruxelles et qui, chaque jour, subissent l'engorgement de la rocade de Halle puisque toute la circulation est ramenée sur une bande et qu'il y a trois feux rouges avant de pouvoir rejoindre la E19.

Une des solutions était de relier cette autoroute à la E19, à hauteur de Haut-Ittre où, je le rappelle, l'échangeur existe déjà, ce qui aurait évidemment évité de devoir passer sur le territoire de Halle. Vous m'aviez répondu, à l'époque, que la liaison n'était pas selon la Commission européenne éligible pour les travaux financés par l'Union européenne dans le cadre de l'achèvement d'un réseau transeuropéen du fait de son caractère trop local.

Faute de fonds européens, évidemment, ce projet de liaison ne rentrait pas dans les priorités en matière de travaux d'infrastructures qui pouvaient être financés par la Sofico.

Par ailleurs, l'appel à projets de la Commission européenne pour l'établissement d'une liste de travaux prioritaires – et il est clôturé depuis le 20 juillet – énonçait toutefois que: *«l'aide sera apportée en priorité pour la réalisation de sections transfrontalières et l'élimination de goulets d'étranglement qui empêchent la continuité de la circulation, en termes de capacité et de qualité de service.»*

On se trouve tout à fait dans ce cas de figure-là. Évidemment, le Ministre-Président, dès qu'il est entré en fonction, a déclaré qu'il avait eu des contacts et qu'il avait abordé le sujet avec ses collègues. M. Di Rupo avait lui-même déjà abordé la question avec M. Leterme en 2005. Donc, je voudrais évidemment avoir un peu plus d'informations, parce que je subis comme tous les navetteurs ce problème chaque jour et avoir votre avis quant à la possibilité de faire reconnaître cette liaison par la Commission européenne comme prioritaire. Où en sont les concertations avec les autorités du Nord du pays, est-ce que M. Demotte vous a donné plus d'informations? Un autre point avait été abordé aussi lors de la rencontre

de M. Demotte avec ses collègues, il existait peut-être une monnaie d'échange avec les néerlandophones qui souhaitaient avoir, eux, un accès plus rapide à l'autoroute A8-E429 en venant de Renaix.

J'espère que j'aurai des réponses, Monsieur le Ministre.

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

**M. Daerden,** Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je vais essayer de vous répondre avec le plus de précision possible. Tout d'abord, je vous dirai que la fameuse liaison est estimée à environ 200 millions d'euros. Elle n'a pas été reconnue par les instances européennes. C'est impossible. On ne sait pas la mettre à la Sofico. Cela ne sert à rien, de vous mentir. Dans ce contexte-là, on ne saurait pas réaliser une telle liaison, donc, c'est impossible, cela ne sert à rien de m'en parler, c'est impossible! (*Réaction de Mme Pary-Mille.*)

On peut le regretter, j'ai essayé de la faire inscrire, mais on n'a pas voulu.

Il y a l'autre thème: la concertation avec la Flandre.

La Flandre souhaitait connaître les intentions de la Région concernant la liaison A8-E429 avant de décider de la nature et de l'ampleur des travaux qu'elle aura à réaliser pour éliminer le bouchon de Halle.

Nous lui avons communiqué notre position en la matière, à savoir que la liaison était au point mort, et que nous privilégierions une liaison deux fois une bande de circulation au départ du futur contournement de Tubize.

Il incombe, donc, à la Flandre, de se positionner. Je vous dirai que la Flandre ne semble plus – je dis cela avec nuance – lier le dossier de Halle à celui de l'accès de Renaix à l'A8-E429. Force est de reconnaître que ces deux dossiers ne sont pas objectivement liés et que la Région wallonne ne doit rien entreprendre sur la N60 autour de Dergneau aussi longtemps que la Flandre n'aura pas entamé les travaux du contournement de Renaix.

Voilà ce que je suis en mesure de vous dire. J'ai essayé de vous répondre avec la plus grande sincérité et la plus grande précision, mais avec la difficulté qui consiste à exprimer le point de vue d'un autre.

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

**Mme Pary-Mille (MR).** – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre. J'apprécie évidemment que vous essayiez de me répondre le plus précisément possi-

ble. Je ne vais pas vous dire que je suis satisfaite. On se trouve toujours à la case départ et je sais que le Bourgmestre de Halle, lui, en a aussi ras-le-bol de ses bouchons quotidiens. Les utilisateurs et les riverains sont vraiment excédés. Mais je reposerai la question à M. Demotte, parce que c'est un sujet qui intéresse tout le Hainaut occidental. Néanmoins, je vous remercie et je suis consciente que vous ne saviez pas m'apporter

plus d'informations, c'est pour cela que j'avais adressé ma question à M. le Ministre-Président Demotte.

**M. le Président.** – Ceci clôture nos travaux du jour.

La séance est levée.

*– La séance est levée à 16 heures 52 minutes.*

## LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

BSCA	Brussels South Charleroi Airport
GSM	Système global pour Communications mobiles
Igretec	Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Études Techniques et Économiques
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
PrI	Précompte Immobilier
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
SNCB	Société nationale des Chemins de Fer belges
Sofico	Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
TIC	Taxe industrielle compensatoire
TMC	Taxe de Mise en Circulation
TVA	Taxe sur la Valeur ajoutée
VHF	Très haute fréquence