

PARLEMENT WALLON

SESSION 2006-2007

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Voir CRAC N° 61 (2006-2007)

Séance publique de Commission *

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

Lundi 12 février 2007

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

SOMMAIRE

<i>Questions orales</i>	4
<i>Question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le contournement de Couvin»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	4
<i>Organisation des travaux</i>	
Orateurs : M. Borsus, M. le Président, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	5
<i>Questions orales (Suite)</i>	5
<i>Question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les procédures intentées par la Région wallonne contre les communes suite à des accidents routiers»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	5
<i>Question orale de M. Senesael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la liaison fluviale Seine Nord Europe»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	7
<i>Question orale de M. Bodson à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le Canal historique du Centre»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Bodson, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	8
<i>Question orale de M. Bodson à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les abords de l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Bodson, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	9
<i>Question orale de M. Bodson à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'achèvement des travaux de rénovation de la RN 535 à Houdeng-Goegnies»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Bodson, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	9
<i>Question orale de M. Bodson à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le contournement ouest de La Louvière»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Bodson, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	10
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le RAVeL transfrontalier»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	11

Question orale de M. de Lamotte à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'intervention (ou la non-intervention) du Fédéral en faveur des zones franches wallonnes»

Orateurs : M. le Président, M. de Lamotte, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, M. Crucke 13

Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'interdiction de passage faite aux camions de plus de 7,5 tonnes sur la RN 507»

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 15

Question orale de M. Procureur à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «un état des lieux des pistes cyclables en Région wallonne»

Orateurs : M. le Président, M. Procureur, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 17

Liste des abréviations courantes 20

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

Présidence de M. Dimitri FOURNY.

La séance faisant l'objet d'un compte rendu intégral débute à 14 heures 55 minutes.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE

DE M. BORSUS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LE CONTOURNEMENT DE COUVIN»

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

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, nous avons eu dans le passé l'occasion d'évoquer avec vous ce dossier. Si je me permets d'y revenir, c'est parce qu'il y a du neuf, ou en tout cas du neuf présumé, puisqu'on nous annonce une décision imminente concernant l'autorisation accordée, sous la forme du permis, par le Ministre ayant en charge cette matière, c'est-à-dire le Ministre de l'Aménagement du territoire. Je ne sais, à l'heure où je vous parle, si le permis vient d'être délivré ce matin, ou s'il le sera demain matin, mais on me dit qu'il est de toute façon imminent.

Dès lors, vous et moi – et à la faveur de cette question –, préparons ce qui devrait suivre immédiatement le permis, en espérant que celui-ci ait été absolument bétonné juridiquement, de manière à ce qu'il ne donne pas lieu à des recours. En cas d'octroi – comme le Ministre s'y est engagé – de ce permis dès cette semaine, puis-je vous demander de faire le point pour cette Commission ? Le point concernant la mise en œuvre de celui-ci, c'est-à-dire concernant les travaux, le cahier des charges, les budgets prévus, votre timing pour que ce permis puisse être traduit dans les faits, en réalisation sur le terrain, et pour que ce dossier tant attendu par la Région, et qui est extrêmement important en terme de sécurité, notamment pour la traversée de cette entité, mais en termes de valorisation, de désenclavement de tout l'Entre-Sambre-et-Meuse, puisse être mené à bien dès que possible.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, Chers Collègues, je sais que le dossier est à l'instruction chez M. Antoine. Je dois vous avouer que, ce matin encore, nous ne l'avons pas reçu. Cela doit être imminent. C'est pourquoi la question conserve évidemment toute sa pertinence. Dès que nous aurons le permis, nous allons évidemment finaliser les expropriations, adjuger les travaux et donner l'ordre de commencer, car tout cela va évidemment suivre son cours. Je crois, par expérience, pouvoir vous dire qu'entre la délivrance du permis, s'il n'y a pas de recours – c'est l'éternel problème dans le secteur –, vous pouvez considérer qu'un délai de 18 mois environ, est nécessaire entre la délivrance et le premier coup de pelle. C'est par expérience que je vous dis cela.

Je vous dirai également que c'est un dossier qui fera intervenir la Sofico. Nous sommes donc là dans le cadre d'un financement européen.

En ce qui concerne le coût de l'opération, si nous intégrons les différents éléments, nous serons aux alentours, voire à un peu plus de 100 millions. Un vrai dossier !

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

M. Borsus (MR). – Je prends bonne note, effectivement, Monsieur le Ministre, du timing que vous annoncez, de l'ordre de 18 mois, compte tenu de l'expérience pour ce type de réalisation ; des ouvrages d'art sont aussi prévus dans l'ensemble, de la confirmation du cofinancement via la Sofico, donc du cofinancement européen, et du montant qui est en jeu, montant considérable de 100 millions d'euros. Mais vous le savez, c'est un dossier qui est aussi essentiel pour toute la sous-région, également pour le maillage avec la région de Charleroi, et aussi avec la France. C'est un dossier qui est porteur non seulement de sécurité, mais aussi de perspectives pour toute une région et toute une population. Je vous remercie de votre diligence et du suivi que vous pourrez imprimer à la concrétisation de ce dossier, en espérant que le permis ait été, lui aussi, suffisamment «bétonné» – si je puis m'exprimer ainsi, pour un permis concernant des ouvrages d'art et un contournement routier –, de manière à ce qu'il n'alimente pas ou qu'il ne donne

pas la possibilité à des recours d'être diligentés, mais surtout d'être accueillis favorablement, le cas échéant, par les autorités administratives.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, M. Stoffels m'a demandé s'il pouvait intervertir sa question avec les miennes, étant donné qu'il préside actuellement.

M. le Président. – Cela ne me pose pas de problème.

M. Borsus (MR). – Je n'ai pas de problème à ce sujet, si ce n'est qu'en Conférence des présidents, on a reporté d'autres questions que j'avais sur cette thématique, tout en laissant celle-ci en commission, étant donné son sujet plus particulier. En effet, il s'agit de déterminer la gestion patrimoniale du MET.

M. le Président. – Je comprends. Toutefois, j'ai moi-même une question, en séance, à ce sujet.

M. Borsus (MR). – En ce cas, si le ministre est d'accord, j'accepte.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je n'y vois aucun inconvénient.

QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LES PROCÉDURES INTENTÉES PAR LA RÉGION WALLONNE CONTRE LES COMMUNES SUITE À DES ACCIDENTS ROUTIERS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les procédures intentées par la Région wallonne contre les communes suite à des accidents routiers».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, chers Collègues, je ne vous cache pas, Monsieur le Ministre, avoir été particulièrement interpellé d'apprendre que certaines communes étaient appelées juridiquement à la cause, qu'elles étaient citées par des avocats représentant la Région wallonne, représentant le MET en l'espèce, pour des incidents survenus sur le réseau régional, alors même que, manifestement, il n'y avait aucune faute particulière ou apparente qui pourrait être reprochée aux pouvoirs locaux. Les cas d'espèce qui me posent vraiment des difficultés, ne concernent pas la problématique du Bourgmestre de Flandre qui avait été poursuivi juridiquement parce qu'il n'avait pas été suffisamment vigilant par rapport à ses voiries communales. Très concrètement, à l'invitation de votre administration, des conseils juridiques citent les communes en disant, par exemple : *«Il y avait du verglas sur le viaduc de tel endroit, il y avait une route pas suffisamment dégagée au milieu de la nuit.»*, je connais un cas très précis, et le conseil de la Région se retourne contre les communes en disant : *«Vous êtes une commune, vous devez donc, à tous les coups, garantir la sécurité du réseau, non seulement le réseau communal, mais aussi le réseau régional.»*. Étant «pratico-pratique» comme vous l'êtes également, je me demande, comme mayor, alors ce qu'il faut faire. Nous avons, suivant les cas, quelques dizaines, parfois quelques centaines de km de voirie communale, il faut y ajouter les voiries régionales. Il faut, à toute heure du jour et de la nuit, être vigilant pour voir si le camion a déjà sablé ou si le déneigement est déjà passé ou pas. Comme il faut être vigilant, il faut ajouter la surveillance des ouvrages d'art, aller jeter un coup d'œil pour voir si le pont ou le tunnel ne s'effrite pas à cet endroit-là, et puisqu'on est en route pendant la nuit, regarder en plus s'il n'y a pas une lampe, tant qu'elle est allumée, qui risque de tomber, un poteau qui menace.

Je voudrais vraiment, à la faveur de cette question, vous donner un message en disant : il faudrait qu'une instruction claire vienne de la Direction du MET vers ses services juridiques, pour qu'ils n'aillent pas rechercher une responsabilité tierce, donc une responsabilité communale, au titre de ce devoir de gardien permanent de la sécurité, à tous les niveaux, à tous les étages, vers les communes. En général, il n'y a pas de jurisprudence qui condamne les communes à ce stade-ci, ou, s'il y en a, c'est vraiment qu'il y a une faute communale lourde, si on n'a pas vu quelque chose qu'on aurait vraiment dû voir, par exemple. À quoi cela sert-il que vous et nous payons une querelle juridique entre nos avocats, vous, l'autorité régionale et nous, les autorités communales en général, pour finalement arriver à ce qu'on passe à côté du vrai débat, qui est le débat entre le conducteur, l'utilisateur de la voirie qui a peut-être été imprudent, ou insuffisamment

ment vigilant, ou insuffisamment attentif, et le gestionnaire de la voirie, qui l'a ou ne l'a pas été, suivant la configuration matérielle des lieux.

Très concrètement, cela veut dire que quand il y a un chantier, la commune devrait aller surveiller pour voir s'il n'y a pas un problème dans la signalisation, dans le gardiennage du chantier, un problème de sécurité ? C'est vraiment intenable. Je voudrais vraiment que, à la faveur de votre intervention, de votre réponse, on puisse mettre un terme à cette situation.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, je comprends, c'est un problème extrêmement important. Votre souci est lié à la mise en cause de plus en plus régulière des mandataires communaux, notamment en matière de roulage. Pour la circonstance, je vais tenter de vous dresser un tableau aussi précis que possible des rôles de chacun, je pense que c'est un exercice intéressant.

La Région wallonne assigne, en intervention forcée, la commune dans le cadre de procédures judiciaires introduites à son encontre, par les victimes d'accidents de roulage survenus sur une voirie régionale et ce, en fonction de la législation et la jurisprudence en la matière. Je voudrais vous rappeler, à cet égard, qu'en vertu de l'article 135, § 2, 1^o, de la loi communale, les communes ont le devoir de veiller à *«la sécurité et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques ; ce qui comprend notamment le nettoyage, l'illumination, l'enlèvement des encombrants»*. Sur base de cette disposition, il est communément admis que les communes ont une obligation de sécurité qui consiste à devoir prendre, en cas de survenance d'un danger sur la voie publique, toute mesure immédiate propre à rétablir la sécurité de passage. Cette obligation des communes s'applique à toutes les voiries traversant leur territoire, y compris les voiries régionales, mais à l'exception des autoroutes, vu les textes particuliers régissant le statut des autoroutes.

Ce devoir n'implique pas que les communes doivent entretenir la voirie en lieu et place de l'autorité gestionnaire. Elles n'ont pas une mission de gestion mais de police. En d'autres termes, cela signifie qu'averties d'une situation dangereuse sur le réseau, leur obligation se limite à prendre des mesures pour protéger les usagers. La signalisation du danger pourra, la plupart du temps, suffire à cet effet.

L'obligation des communes d'assurer la sécurité de passage sur toutes les voiries traversant leur territoire n'est pas une obligation supplétive liée à la carence de

l'autorité gestionnaire, mais elle existe indépendamment de l'obligation de la Région wallonne de veiller à la sécurité des usagers sur ces mêmes voiries. En d'autres termes, il s'agit d'une obligation, concurrente avec celle de l'autorité gestionnaire.

Il faut toutefois signaler qu'il est de jurisprudence constante que cette obligation de veiller à la sécurité du passage est une obligation de «moyen» et non de «résultat», c'est-à-dire une obligation dont le débiteur s'engage à mettre tout en œuvre mais sans pour autant réussir et en garantir le résultat.

Nous constatons que les Cours et Tribunaux sont de moins en moins sévères à l'égard des communes. Leur responsabilité n'est retenue que lorsqu'elles ont eu connaissance du danger et qu'elles sont restées en défaut d'y remédier, ou encore lorsqu'il est flagrant qu'elles ont pu en avoir connaissance. Nous constatons également que lorsque dans le cas d'un litige, la responsabilité de la Région wallonne et celle de la commune sont retenues, la part de responsabilité de la Région est généralement plus importante que celle de la commune.

Cette obligation, qui incombe aux communes, peut s'expliquer par le fait que la commune est à pied d'œuvre pour prendre toutes les mesures de sauvegarde nécessaires et peut, par sa dimension spatiale plus réduite, assurer une qualité plus certaine de la fonction de sécurité, contrairement à la Région qui ne peut intervenir en tout lieu, à tout instant, et pour laquelle il est impossible d'assurer une surveillance constante. Cette collaboration est indispensable pour la Région.

Tout cela étant dit, je crois utile de vous confirmer que pendant mes presque sept ans à la tête du département, je n'ai vécu aucun cas où une commune s'est fait lourdement condamner pour des faits s'étant produits sur une voirie régionale. Par ailleurs, l'assistance permanente aux communes, 24h sur 24, existe déjà ! Je crois utile de rappeler que le centre Perex, installé à Daussoulx, est actif et accessible en permanence, y compris les nuits, week-end et jours fériés. Ce centre agit à titre de dispatching et répercute les demandes d'interventions aux agents de terrain.

Avant de conclure, je suis le premier à reconnaître que le système en place, même s'il est bon, est évidemment perfectible.

Mon cabinet et moi-même sommes à la disposition de tous les mandataires locaux pour améliorer, s'il y a lieu, les modalités de fonctionnement des départements pour la gestion des situations d'urgence. Voilà ce que je voulais dire, tout en étant conscient, au-delà des textes officiels, du caractère difficile de cette disposition. Je me rends bien compte de la difficulté de gestion, en raison de cela.

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

M. Borsus (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour cette réponse très circonstanciée et très argumentée du point de vue textuel et juridique. Je voudrais attirer votre attention – je ne doute pas un seul instant que ces éléments ne vous soient pas connus – sur le fait que, nonobstant la lecture et l'explicatif que vous venez de faire de la ligne de responsabilité, surtout de la séparation des responsabilités, de la ligne jurisprudentielle quant à la définition de ces responsabilités, il se trouve en ce moment, des juristes plaçant pour le compte de la Région wallonne, qui citent des communes pour des accidents survenus sur le réseau régional et qui, non pas à la demande des victimes, mais de leur propre chef, étant les défenseurs de la Région – elle-même citée par les victimes, nonobstant l'explication et l'ensemble du descriptif juridique que vous venez de faire –, ces avocats citent les communes. C'est tout de même un peu étonnant. C'est en ces termes que je souhaitais que vous puissiez peut-être *checker* les procédures en cours.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – N'ayez crainte, on va le faire. J'ai bien compris le problème. Si vous le permettez, j'aimerais dire quelque chose à tous les mandataires, puisqu'on essaye toujours d'être éminemment constructifs dans cette Commission, et j'en remercie les uns et les autres. J'attire quand même votre attention sur les assurances de responsabilité civile. C'est un vrai problème. Je crois que chacun dans cette Commission, doit être bien conscient de ce problème. C'est particulièrement vrai dans le secteur des travaux publics, parce que, je dois vous avouer, malgré tout, que sur certains cas d'application, je peux vous dire qu'étant moi-même Bourgmestre, on finit par se demander, chaque matin, ce qui va arriver.

QUESTION ORALE

DE M. SENESAEL À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA LIAISON FLUVIALE SEINE NORD EUROPE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Senesael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la liaison fluviale Seine Nord Europe».

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Ministre, chers Collègues, la Belgique a l'avantage de disposer d'un

réseau de voies navigables de plus de 1.500 km, ce qui, pour un territoire de superficie modeste, entraîne une densité exceptionnelle, à savoir, la deuxième au monde. Pour sa part, la Région wallonne gère 451,3 km de voies quotidiennement utilisées pour la navigation marchande.

La Région wallonne a poursuivi la démarche initiée par l'État belge dans les années cinquante pour porter son réseau aux gabarits européens, de sorte qu'actuellement, 365 km de voies sont au moins d'un gabarit de classe IV. Depuis plusieurs années, le réseau reçoit de nouvelles améliorations afin de l'adapter en permanence aux exigences du transport moderne.

Dans cette mise à niveau de notre réseau, qui s'inscrit dans une politique globale visant à apporter une solution aux problèmes de mobilité et de surcharge routière, je souhaiterais revenir sur un dossier qui me tient particulièrement à cœur, à savoir celui de la connexion Seine-Escaut, projet connu aussi sous le nom de liaison fluviale Seine Nord Europe. Il s'agit en fait de l'élargissement du canal de la Seine pour permettre le passage de péniches de grand gabarit. Ce futur canal de 106 km de long, qui reliera Compiègne à Valenciennes – et plus largement Paris au bassin de l'Escaut –, constitue aujourd'hui le chaînon manquant du réseau fluvial du Nord de l'Europe. Sa réalisation est attendue pour 2012. Demain, ce canal devrait irriguer l'économie de nos régions : depuis l'Île-de-France jusqu'à Rotterdam, en passant par Lille, Tournai, Gand, Anvers, Charleroi, Namur, Liège et au-delà.

Un problème se pose néanmoins et non des moindres : celui de la largeur de l'Escaut à Tournai et plus particulièrement au Pont des Trous, symbole incontournable de la cité aux cinq clochers. Incontournable, mais trop étroit pour permettre le passage de bateaux de grande envergure. Mon Collègue, M. Crucke, vous interrogeait d'ailleurs à ce sujet en novembre dernier.

Monsieur le Ministre, vous lui aviez répondu que les services du MET évaluaient la possibilité soit d'élargir l'arche centrale du pont soit, purement et «simplement», de déplacer celui-ci. Vous aviez également affirmé avoir commandé une étude sur ce problème. Les résultats de cette étude sont-ils déjà connus ? Dans l'affirmative, quelle solution paraît la plus réalisable ? A-t-on déjà évalué les coûts liés à de telles opérations ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, je voudrais dire que l'étude évoquée dans ma réponse du mois de novembre dernier

est actuellement toujours en cours au sein des services de la Direction générale des voies hydrauliques.

Au stade actuel du dossier, deux solutions restent envisagées par mes services, étant entendu que l'option «déplacement du pont» a été abandonnée : soit l'élargissement de l'arche centrale, déjà évoquée, et dont le coût est estimé à 10 millions d'euros, soit la réalisation d'un petit contournement du pont, dont l'estimation est alors de 40 millions d'euros, sans compter les expropriations.

Mes services me feront une proposition dans les prochaines semaines, mais je souligne dès à présent que ma priorité ira vers la solution la plus réaliste du point de vue budgétaire, à condition bien entendu qu'elle soit pleinement opérationnelle dans le même délai que celui de la mise en service du Canal Seine Nord.

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

M. Senesael (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse brève, mais très concrète. Je pense qu'on peut retenir, comme M. le Ministre l'a indiqué, deux éléments. Je crois aussi que l'intérêt du public vaut aussi pour les économies à réaliser, donc pour les solutions budgétaires les moins onéreuses, à condition qu'elles rencontrent le gabarit souhaité et qu'elles puissent s'effectuer dans les délais qui avaient été annoncés, à savoir 2012. Je ne doute pas que la meilleure décision sera prise dans les meilleurs délais.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Croyez bien qu'on suit le dossier, Monsieur Senesael. Je sais que c'est un dossier important pour toute la problématique de la voie d'eau, qui prend d'ailleurs une acuité toute particulière. Je vous écoutais encore avec beaucoup d'intérêt ce matin, c'est vrai que, dans le cadre général de la problématique de Kyoto, du climat, etc., la voie d'eau prend une dimension tout à fait exceptionnelle dans notre région. Effectivement, qui dit voie d'eau, dit toutes ses liaisons, le dragage, tout cela étant intimement lié. C'est vraiment un problème intéressant, auquel nous allons tous être confrontés.

QUESTION ORALE

DE M. BODSON À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LE CANAL HISTORIQUE DU CENTRE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bodson à M. Daerden, Ministre du

Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le Canal historique du Centre».

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

M. Bodson (PS). – Avec ses ascenseurs hydrauliques et ouvrages d'art reconnus par l'Unesco, le canal historique du Centre constitue un pôle d'attraction touristique majeur de la Région wallonne.

L'activité touristique du site est cependant perturbée depuis 2002 par les travaux de rénovation de l'ascenseur n° 1 d'Houdeng et d'entretien des ascenseurs 2 et 3.

Le MET avait annoncé la remise en service complète des ascenseurs pour le début de la saison touristique 2007.

Pouvez-vous me dire, Monsieur le Ministre, si ce délai est toujours d'actualité ?

En outre, de manière générale, la mise en valeur du canal historique pourrait être renforcée moyennant quelques améliorations au niveau des infrastructures et des équipements.

Ainsi le Pont Capitte. Bien que réhabilité en 1986, son manque patent d'entretien lui confère un aspect délabré : arcades métalliques défraîchies, barrières de sécurité détachées, éclairage défaillant. Le pont est pourtant situé sur l'important axe routier de la RN 535 qui relie le centre de La Louvière au carrefour autoroutier du Pont-canal du Sart. Sur le plan touristique, il est surtout situé à 100 mètres de la Cantine des Italiens, point d'accueil des touristes. C'est également de la Cantine que partiront les croisières fluviales dès la remise en service complète des ascenseurs. Un entretien et un rafraîchissement du Pont me paraissent donc primordiaux.

Ces travaux d'entretien ont-ils été programmés par le MET ?

Par ailleurs, de plus en plus de promeneurs et de cyclistes sont attirés par le charme des chemins de halage. Bien que constituant une section du RAVeL 1, les berges du canal historique ne sont cependant équipées d'aucune poubelle ni d'aucun banc public.

L'installation de ces équipements est-elle prévue par le MET ? Dans l'affirmative, dans quels délais ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La remise en service des ascenseurs, incluant la réouverture du canal historique, était effectivement programmée pour la saison touristique 2007.

Le chantier de restauration de l'ascenseur n° 1 de Houdeng-Goegnies, malgré son activité intense et

ininterrompue depuis deux ans, accuse un retard du fait de la découverte – au fur et à mesure de l'avancement des travaux – de nombreuses parties dégradées. Sauf nouveaux imprévus, les travaux seront toutefois définitivement terminés fin 2007 sur cet ascenseur et la navigation y sera possible après essais et contrôles réglementaires.

Parallèlement, des travaux de restauration aux trois autres ascenseurs sont en cours depuis quelques années et dureront trois ans encore. Ces travaux sont menés de manière à perturber au minimum la navigation pendant les sept mois, d'avril à octobre, qui sont les plus importants pour l'exploitation de ce site.

Il faut noter qu'une telle contrainte requiert un effort financier important de la part de la Région wallonne et que ces travaux sont menés en concertation avec l'asbl de gestion des voies d'eau du Hainaut, qui est responsable de l'animation touristique du site.

Concernant le pont Capitte, celui-ci doit faire l'objet d'un aménagement qui sera réalisé dans le cadre des travaux à réaliser par la direction des routes de Mons sur la RN 535.

Enfin, pour ce qui est du mobilier et des poubelles à installer sur les berges du canal historique, j'informe l'honorable Membre que l'installation d'une quinzaine de bancs en pierre bleue avait été refusée par les services de l'urbanisme de la Région wallonne il y a quelques années de cela. Un nouveau projet a donc été étudié et le permis a enfin été accordé, de sorte que la mise en place de ceux-ci est désormais prévue dans le courant de l'année 2007.

M. Bodson (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE
DE M. BODSON À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR «LES ABORDS DE L'ASCENSEUR À BATEAUX
DE STRÉPY-THIEU»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bodson à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les abords de l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu».

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

M. Bodson (PS). – La mise en service de l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu en septembre 2002 a marqué l'achèvement de la mise au gabarit européen des voies navigables wallonnes.

Au-delà de son importance pour le transport fluvial, cet ouvrage exceptionnel de génie civil constitue également un site touristique majeur, intégré dans le Parc des Canaux et Châteaux de la région du Centre.

À ce sujet, il est navrant de constater que plus de 4 années après la fin des travaux, les baraquements de chantier sont toujours présents sur le belvédère en amont de l'ascenseur. Laissés à l'abandon, ils ont été depuis longtemps vandalisés et sont totalement délabrés. Il en va de même de la cabine à haute tension, placée sous scellés de la police. La table d'orientation qui avait été installée a quant à elle été volée.

Vous le constatez, le belvédère donne une image d'abandon et de désolation qui tranche particulièrement avec la beauté du site. L'endroit offre pourtant une vue imprenable sur l'ascenseur et la région environnante et sa réhabilitation renforcerait sans aucun doute l'attractivité touristique du site.

Aussi, pourriez-vous m'informer si des projets de réaménagement du belvédère sont actuellement à l'étude et si oui, quelle est leur nature ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Mes services ont démonté les baraquements de chantier concernés dans la deuxième quinzaine de décembre 2006 et en ont également nettoyé les abords.

Le projet de réaménagement de ce site a été confié à la Direction de l'intégration Paysagère du MET, qui envisage au stade actuel de créer un aménagement paysager comprenant diverses plantations, un parking en empièchement, ainsi que des haies arbustives ...

Dès que l'étude de cet aménagement sera terminée, elle sera présentée à la Sofico en vue d'assurer le suivi concret, probablement fin 2007 ou début 2008.

M. Bodson (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

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

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

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

M. Bodson (PS). – En février 2006, je vous interpellais au sujet de l'achèvement des travaux de rénovation de la RN 535 à Houdeng-Goegnies.

Les chantiers ouverts sont à présent terminés mais les travaux de réfection de la chaussée et de ses abords n'ont pas été au-delà de la rue de la Chaudronnerie.

Il reste donc à terminer un tronçon d'environ 200 mètres pour atteindre le carrefour, réaménagé, des Trieux.

En effet, malgré l'insistance des mandataires politiques louviérois, ce tronçon n'avait pu être inclus dans le programme initial de rénovation, faute de moyens budgétaires.

Dans un souci de continuité et d'uniformité, il est cependant indispensable que cette partie de la chaussée, et en particulier ses abords, soient également rénovés. À défaut, une impression d'inachevé persistera, dévalorisant les efforts déjà accomplis.

En ce sens, l'inscription des travaux au programme 2007 du MET me paraît participer d'une saine gestion.

Aussi, pourriez-vous me faire savoir si le MET a bien inscrit ces travaux dans son budget 2007 ?

Par ailleurs, la RN 535 relie la Ville de La Louvière au nœud autoroutier du Pont-canal du Sart.

En janvier 2006, vous m'annonciez que le début des travaux pour le réaménagement des ronds-points au Pont-canal du Sart était planifié pour septembre 2006. Or, les travaux n'ont toujours pas débuté.

Disposez-vous aujourd'hui d'informations précises quant à la date de lancement de ces travaux ? Quel sera le délai d'exécution du chantier ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En réponse à sa question, j'informe l'honorable Membre que deux importants chantiers de rénovation ont été réalisés sur la RN 535 pour un montant de 1.100.000 euros, à savoir la section comprise entre le Pont Capitte et le GB, ainsi que l'aménagement du carrefour des Trieux.

Si ces aménagements sont tout à fait fonctionnels et opérationnels, force est de constater que pour terminer la liaison entre le centre de La Louvière et l'autoroute, deux sections devront encore être rénovées.

Il s'agit d'une part de la section de ± 250 mètres comprise entre le carrefour du Trieux et le GB et dont la réalisation est estimée à 1.000.000 euros. Et d'autre part de la section comprise entre le carrefour du Trieux et les abords du Pont Canal et dont la réalisation est estimée à 2.500.000 euros.

Compte tenu des montants évoqués et de la nécessité de mener à bien les études préalables de projets en vue d'obtenir les permis d'urbanisme requis, ces travaux ne devraient pas être programmés avant 2008 ou 2009.

Concernant le Pont Canal, l'honorable Membre sera heureux d'apprendre que les travaux de réaménagement des abords de ce site ont été mis en adjudication en septembre 2006.

L'engagement des budgets nécessaires à la réalisation de ce projet a bien eu lieu fin janvier, de sorte que plus rien ne s'oppose à ce que les travaux ne commencent au cours du printemps 2007. Le délai contractuel de réalisation est de 300 jours ouvrables.

M. Bodson (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE
DE M. BODSON À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LE CONTOURNEMENT OUEST
DE LA LOUVIÈRE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bodson à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le contournement ouest de La Louvière».

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

M. Bodson (PS). – À plusieurs reprises, je vous ai interpellé à propos du contournement ouest de La Louvière.

En réponse à ma dernière intervention du 30 janvier 2006, vous m'annonciez que les problèmes d'expropriation des terrains étaient enfin résolus.

La première phase du contournement pouvait donc être mise en adjudication au second semestre 2006 afin d'entamer les travaux début 2007. La seconde phase étant quant à elle prévue pour début 2008.

Comme vous le savez, le contournement ouest constitue non seulement la clé de voûte du plan de mobilité de La Louvière mais également un outil essentiel pour son développement économique.

De nombreux investisseurs sont en effet intéressés et en pourparlers avec la Ville pour une implantation le long du tracé du contournement.

Des inquiétudes sont cependant dernièrement apparues quant au financement du projet. Ces dernières sont-elles justifiées ?

Pouvez-vous me confirmer l'inscription des crédits adéquats au budget 2007 du MET ?

En ce qui concerne la planification des travaux, des modifications sont-elles intervenues ? Pouvez-vous me tenir informé du calendrier détaillé des travaux ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Les expropriations des terrains et immeubles nécessaires à la réalisation du contournement ouest de La Louvière sont à présent terminées, tandis que les immeubles situés à la rue Conreur ont été démolis.

L'étude des déplacements des sociétés concessionnaires est en cours et une concertation avec les firmes Décathlon et Duferco – riveraines du futur contournement – est en cours afin de définir clairement l'accès futur à leurs parcelles.

Tout ceci témoigne de mon souhait de voir aboutir ce projet.

Mais pour 2007, il est vrai qu'une réorientation des crédits en faveur de l'entretien plutôt que des investissements ne m'a pas permis de prévoir ce dossier. Je rappelle cependant à l'honorable Membre que La Louvière a bénéficié, en ce début 2007, d'un engagement de 1.350.000 euros sur le budget des routes des Mons en vue de permettre la réalisation des aménagements des abords du Pont Canal.

En outre, le projet n'étant actuellement pas totalement finalisé vu les nouvelles implantations riveraines prévues, il y a lieu de prévoir en 2007, toutes les procédures relatives au permis d'urbanisme pour lesquels un délai d'un an paraît raisonnable.

Pour en revenir au contournement ouest de La Louvière, celui-ci pourra être réalisé en deux phases de chacune $\pm$ 750.000 euros :

- rue Conreur-accès Décathlon/Duferco ;
- accès Décathlon/Duferco – rue du Hocquet.

Dans l'état actuel des masses budgétaires, ces deux phases pourraient être reprises en 2008 et 2009.

M. Bodson (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE
DE M. STOFFELS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LE RAVEL TRANFRONTALIER»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du

Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le RAVeL transfrontalier».

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

M. Stoffels (PS). – Le tronçon RAVeL entre St-Vith et Steinebrück, prolongé sur le territoire allemand, vient d'être réalisé sur le tracé d'une ancienne ligne de chemin de fer et ce, grâce à votre décision de l'intégrer dans le programme des investissements cofinancés par la Région wallonne et le programme européen Interreg. Il s'agit d'une belle réussite pour laquelle je tiens à vous remercier ainsi que vos services du MET.

Je me permets par la même occasion de vous interroger quant à l'avenir de lignes de chemin de fer qui viennent ou qui sont en train d'être démantelées. Il s'agit des lignes :

- 45a entre Weywertz et Losheimergraben, passant le long d'infrastructures de sport et de tourisme, prolongée sur le territoire allemand jusqu'à Jünkerath ;
- 48 entre Sourbrodt et Waimes, où le lien avec le RAVeL de Waimes vers St-Vith pourra être réalisé (les communes de Waimes, d'Amel et de St-Vith ayant réalisé un pré-RAVeL et souhaitant votre intervention suite à un contrat de bail emphytéotique entre la Région wallonne et les communes). Ce tronçon traverse les terres allemandes pour ensuite rejoindre à nouveau la Belgique ;
- et la 45 entre Waimes et Trois-Ponts, où la connexion avec le réseau ferroviaire toujours en fonction pourra aisément être réalisée.

Les lignes dont je viens de vous parler, font toutes partie d'un réseau transfrontalier. Ayant pris contact avec les responsables allemands, je peux vous annoncer qu'ils seraient heureux si l'on pouvait aboutir à un projet de coopération et ce, même si les chantiers doivent être réalisés par phases.

Il s'agit de tronçons actuellement en voie de démantèlement voire déjà démantelés parce que leur fonction initiale ne correspond plus à aucun critère de rentabilité – utilisation par un seul scieur, après que l'armée belge a abandonné le transport de chars vers le camp d'Elsenborn par le rail. Pour la ligne 48, une formule de *rail-biking* présuppose que les rails ne soient pas démantelés sur ce tronçon.

Les communes concernées et aussi le secteur du tourisme sont intéressés par la réalisation de voies RAVeL sur ces tronçons. La Communauté germanophone est prête à intervenir comme co-investisseur. Les projets cités ont tous un caractère transfrontalier, ce qui les prédispose à être intégrés dans un cadre de financement européen, donc moins coûteux pour la Région – en tout cas tant que cette opportunité existe encore.

Certains sont également intéressés à utiliser les tracés des voies ferrées comme une éventuelle assiette pour des voies de contournement là où les localités souffrent d'un trafic – notamment de poids lourds – relativement important. Ceci n'est pas mon propos d'aujourd'hui, mais je souhaitais l'intégrer dans la présente question parce que cette option pourra faire partie des réflexions à mettre en place.

Selon mes informations, la Région wallonne n'est pas encore propriétaire de l'assiette des lignes que je viens de citer. Est-ce qu'un contact a été ou sera pris avec le Secrétaire d'État Tuybens dans le but de transférer le droit de propriété à la Région ? Dans quelles conditions un tel transfert se fait-il d'habitude ?

Les tracés en question doivent aussi faire l'objet d'une étude de faisabilité quant à leur utilisation comme RAVeL. Il y a en effet des travaux d'aménagements, d'entretien et de sécurisation à programmer. Si je plaide pour une étude de faisabilité, c'est pour pouvoir estimer plus précisément les besoins budgétaires et pour mieux négocier la prise en charge de ces budgets par les différents partenaires. Et c'est évidemment dans l'optique de négocier une inscription des investissements à réaliser dans le cadre du programme transfrontalier Interreg de l'Euregio Meuse-Rhin – ce qui devrait nous permettre une réduction du volume budgétaire d'investissement par rapport au coût total qu'il représente.

Mais c'est aussi dans l'optique de pouvoir mieux évaluer le potentiel touristique qu'un tel investissement apporterait à cette sous-région.

Quelle est votre position quant au transfert de propriété ?

Envisagez-vous de commander une étude de faisabilité dans un avenir proche ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Avant de répondre précisément à l'honorable membre, j'aimerais vous toucher à nouveau quelques mots sur mes lignes directrices en matière de choix budgétaires pour le RAVeL.

Lorsque j'ai débuté en 2004 mon second mandat à la tête des Travaux publics, je me suis donné pour objectif d'amplifier mes actions en matière de RAVeL et de mobilité douce, en me fondant sur les quatre axes suivants.

Premier axe : accélérer la mise en œuvre physique du réseau. J'atteins cet objectif d'une part en ayant doublé les crédits RAVeL depuis 2005 et, d'autre part, en optimisant les structures de chaussée de manière à réduire autant que possible le coût kilométrique d'une

piste RAVeL, sans nuire pour autant évidemment à la qualité et à la longévité de l'aménagement.

Deuxième axe : prendre en compte la notion de RAVeL utilitaire qui s'ajoute à la vocation initiale de «loisir» et offre un grand intérêt pour les déplacements quotidiens «domicile – travail» ou «domicile – école» ou encore aux liaisons «douces» entre les quartiers ou les villages. Cela ne signifie évidemment pas que l'on ne retrouve aucun projet à vocation essentiellement touristique dans ma programmation budgétaire.

Troisième axe : viser une recherche de cohérence et de continuité du réseau. Ainsi, plutôt que de saupoudrer les moyens budgétaires dans une multitude de projets éparpillés à travers toute la Wallonie, j'ai privilégié la mise en œuvre de longs itinéraires continus, et reliés entre eux, qui donneront enfin au RAVeL, à l'horizon 2009-2010, la vraie physionomie d'un réseau.

Quatrième et dernier axe : la complémentarité. Dans mon esprit, le RAVeL est l'épine dorsale d'un grand réseau «modes doux» wallon, qui comprend également des chemins et sentiers vicinaux ou communaux, des pistes cyclables le long des routes communales ou régionales, des sentiers de grande randonnée, etc. Lorsque l'on crée un RAVeL, de multiples contacts sont ainsi noués avec les gestionnaires de ces divers itinéraires afin d'assurer immédiatement les connexions nécessaires avec le RAVeL.

J'en viens maintenant à vos questions précises.

Commençons par les relations entre la Région wallonne et Infrabel quant à la mise à disposition des assiettes des anciennes voies ferrées.

Celles-ci sont régies par un contrat-cadre passé le 10 juillet 1997 entre la Région wallonne et la SNCB et complété par l'avenant n° 1 du 29 juillet 2005. Ce contrat-cadre prévoit que la SNCB, Infrabel aujourd'hui, informera la Région wallonne de la désaffectation de tout nouveau tronçon de ligne. La Région wallonne disposera alors d'un délai de 6 mois pour solliciter l'inscription du tronçon dans l'annexe au contrat-cadre, reprenant la liste des lignes désaffectées sur lesquelles la Région wallonne a droit d'emphytéose. Passé ce délai, elle sera réputée renoncer à cette inscription.

En cas d'inscription d'un nouveau tronçon de ligne dans l'annexe au contrat-cadre, un contrat d'emphytéose sera conclu dans un délai de 18 mois prenant cours à la date de cette inscription.

Pour ma part, j'accorde bien sûr toujours la priorité au RAVeL dans ce type de situation pour autant que la ligne présente un intérêt minimum en termes de réseau et de continuité, ce qui est généralement le cas.

Les lignes 45, 45a sont encore aujourd'hui propriété d'Infrabel ou SNCB Holding, ainsi que la partie nord de la ligne 48 entre Raeren et Waimès.

Soyez assuré que je suis disposé à accueillir positivement la reprise de ces lignes lorsque la proposition de reprise nous sera faite par Infrabel, sous réserve bien sûr d'un examen attentif des dossiers par mon département sur les conditions de reprise.

Pour l'instant, je ne compte donc lancer aucune étude de faisabilité tant que les lignes ne sont pas incluses dans le contrat-cadre.

Pour conclure, j'en viens maintenant à mes propositions budgétaires pour 2007 et 2008 sur l'arrondissement de Verviers.

J'ai prévu en 2007 un montant de 300.000 euros pour l'achèvement de l'aménagement de la ligne 47 à Burg-Reuland et Saint-Vith.

Pour 2008, je compte proposer un montant de l'ordre de 500.000 euros pour équiper 13 kilomètres de la ligne 45 dans la foulée de la pose d'une conduite de gaz de l'ALG, programmés à brève échéance.

Je reste bien sûr attentif aux autres projets potentiels, qui pourront éventuellement être retenus à partir de 2009, ou en prenant en compte d'autres modes de financement, et en particulier les crédits européens en ce qui concerne les projets transfrontaliers.

M. Stoffels (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE

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

«L'INTERVENTION (OU LA NON-INTERVENTION)
DU FÉDÉRAL EN FAVEUR
DES ZONES FRANCHES WALLONNES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Lamotte à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'intervention (ou la non-intervention) du Fédéral en faveur des zones franches wallonnes».

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

M. de Lamotte (cdH). – Monsieur le Ministre, dès le départ, lorsque le Plan Marshall a été présenté, les zones franches ont été un élément important de ce plan. Le système des zones franches visait ainsi – et vise toujours – à lutter contre les déséquilibres intra-

régionaux et, par le biais d'une «politique de rattrapage» – avantages au niveau de la fiscalité, création de halls relais, aides économiques maximalisées, etc. –, à aider les communes en difficulté ou moins développées.

Cependant, suite à des inquiétudes de la Commission européenne sur ce système de zones franches, le Gouvernement avait décidé – avec le décret «Marshall» de février 2006 – d'étendre certaines mesures, notamment celles à propos desquelles la Commission était plus critique, à toute la Région, faisant de la sorte bénéficier l'ensemble des entreprises et des Wallons de la suppression pure et simple de toute une série de taxes «antiéconomiques» aux niveaux communal et provincial.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – On en a profité avec l'investissement, avec l'extension de la matière de non-taxation au précompte immobilier, sur le matériel et l'outillage, alors que c'était réservé à ces seules zones. Finalement, j'ai aidé tout le territoire, tant les PME que les grandes entreprises.

M. de Lamotte (cdH). – Bien évidemment, on ne peut que s'en réjouir : ces importants allègements de la fiscalité n'ont été que positifs pour l'ensemble de l'activité économique dans notre Région. Cependant, il faut aussi reconnaître que cette décision a mis un peu à mal la volonté initiale de lutter contre les déséquilibres intrawallons, par le biais de la fiscalité et au travers des zones franches. En effet, l'extension du statut fiscal avantageux des zones franches à toute la Wallonie a réduit quelque peu les spécificités en termes de «discrimination positive» dont pouvaient bénéficier ces mêmes zones franches dans le cadre du projet initial, alors qu'elles avaient été désignées au départ en fonction de critères socio-économiques tels le taux de chômage, le taux de pauvreté, le fait que ces zones soient en reconversion, etc.

Dès lors, la politique de discrimination positive devrait probablement être intensifiée afin de réellement faire la différence et de permettre aux zones ainsi désignées de combler plus efficacement leur retard. D'ailleurs, le décret-programme «Marshall» voté il y a près d'un an prévoyait lui-même cette situation puisqu'il indiquait que «toutes autres dispositions légales et réglementaires» pourraient évidemment venir renforcer les dispositions déjà prévues, ce qui ne serait probablement pas superflu, dans le cadre de cette discrimination positive.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre, on notera surtout qu'une participation du Fédéral au système des zones franches était sollicitée et elle était attendue ; elle seule serait à même de faire vraiment la

différence et de convaincre les entreprises et les investisseurs. En effet, comme les leviers fiscaux réellement cruciaux sont de la responsabilité du Fédéral, il était justement prévu dès le départ que celui-ci ferait sa part du travail dans la relance et le redressement de la Wallonie en agissant en faveur des zones franches, par le biais de l'impôt sur les sociétés, l'ISOC, qui relève de sa compétence. C'était là l'élément majeur de différenciation qu'espéraient les zones franches.

Aujourd'hui encore, on peut toujours espérer que ce levier fiscal soit enfin activé par le Fédéral, mais cela devient plutôt de plus en plus désespérant, car rien ne semble bouger du côté des services du Ministre des Finances. Sur ce point, on ne peut donc pas vraiment dire que le soutien a été unanime.

Mais peut-être disposez-vous d'informations plus positives que les miennes. Par le passé, tout au long de l'année écoulée, vous nous avez déjà expliqué que des contacts avaient été pris entre vos services et ceux de votre *alter ego* au Fédéral et que des discussions se tenaient sur ce sujet.

À plusieurs reprises, vous nous avez indiqué que ces contacts se poursuivaient, mais qu'il n'en était pas encore sorti des choses significatives et que votre vis-à-vis ne semblait pas spécialement pressé de conclure.

Qu'en est-il précisément ? Où en êtes-vous, où en sommes-nous, aujourd'hui ? Les choses ont-elles avancé ? Sommes-nous toujours au niveau des discussions informelles ou bien des procédures formelles ont-elles été engagées ? Avez-vous évoqué ces problématiques, par exemple au niveau du comité de concertation ? Un an après le vote du décret «Marshall», il n'y a, me semble-t-il, pas encore grand-chose de concret à ce propos, alors qu'une telle action aurait été décisive dans le cadre des zones franches «en rattrapage». Pourquoi, Monsieur le Ministre, en est-on arrivé là ? Que se passe-t-il ? Est-ce l'Europe qui est la cause de nos maux ? Ou bien le système n'arrive-t-il pas à se débloquer au niveau belge ?

Je crois en effet que si une intervention au niveau de l'ISOC était enfin acceptée – je vous rappelle que cela existe dans des pays qui nous sont proches, comme la France – les zones franches wallonnes pourraient enfin être correctement complétées et fonctionner de manière optimale, en ce qui concerne notamment ce rattrapage sollicité par les uns et les autres.

C'est aux informations que je viens aujourd'hui, Monsieur le Ministre, pour vous demander : qu'en est-il par rapport à ces zones plus défavorisées de la Région wallonne qui sont en difficulté et pour lesquelles on avait imaginé la mise en place d'un processus bien précis ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Tout d'abord, je me rappelle toute cette problématique des zones franches, un thème est mis sur la table, pour différents aspects. On voulait booster les zones, par différents aspects régionaux, c'est quand même la logique du système, nous sommes en matière de fiscalité régionale, donc ce qui avait été imaginé concernait la fiscalité régionale. C'est là que, suite au positionnement de l'Europe, j'ai fait évoluer ma thèse sur le précompte immobilier, sur le matériel et l'outillage. Quand je vois comment l'Europe réagit, je me dis que pour finir, cela va poser problème dans ces zones, je préfère avoir une formule de portée générale. On peut d'ailleurs dire que l'Union wallonne des entreprises s'en est réjouie, puisque j'avais tout le territoire wallon, en petites et en grandes entreprises, il est clair que pour le monde des affaires, c'était en quelque sorte l'aubaine par rapport à ce qui était prévu initialement. Évidemment, le corollaire de cela, c'est d'être d'une très grande objectivité. À partir du moment où on sort la mesure des zones franches pour l'appliquer sur tout le territoire, c'est que la notion de zone franche perd de son intérêt, puisqu'une de ces mesures fondamentales concerne toute la Wallonie. Finalement, pour conserver quoi ? Vous savez qu'on a fait la distinction entre les zones urbaines et les zones rurales. En zone urbaine, on a privilégié la problématique d'augmentation de l'aide à l'investissement. En résumé, dans ces zones, aujourd'hui, c'est l'augmentation de l'aide à l'investissement. Dans les zones rurales, on y ajoute les halls relais. C'est cela, la synthèse du dossier.

C'est intéressant, mais forcément, si chaque fois, on essaye d'avoir des mesures à portée plus large, dans les zones, il en reste alors de moins en moins.

En matière de fiscalité, qu'a-t-on obtenu ? Pour avoir participé quelques fois au Comité de concertation, on est confronté avec une législation fédérale qui prévoit toute une série de non-déductibilités, notamment à l'impôt des sociétés, pour être en phase totale avec notre intervention. Nous avons obtenu du Fédéral – et je m'en réjouis, j'ai plaidé pendant des années – la déductibilité à l'ISOC des aides obtenues en expansion économique. On a également arraché les aides en matière de recherche, parce que je voulais faire le parallélisme entre les deux. Cela a été obtenu, en zones franches et en dehors, de nouveau. Je m'en réjouis, c'était une revendication importante, d'autant qu'elle concerne surtout, en expansion économique, la Région wallonne.

En ce qui concerne l'ISOC, la demande a été formulée dans le cadre des grands débats entre pouvoirs fédéral et régional. Un des thèmes mis sur la table, vous avez raison, c'est l'ISOC. L'État fédéral est maître d'œuvre à 100 %, c'est lui qui va décider s'il donne ou pas. Nous n'avons aucun moyen de pression, c'est vraiment un acte discrétionnaire du Fédéral. Dans l'état actuel des choses, je ne sens pas de volonté d'aller dans ce sens, et nous n'avons absolument aucun moyen de pression.

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

M. de Lamotte (cdH). – Merci Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, j'acte bien, nous l'avons adoptée, et je pense que tout le monde est d'accord par rapport à la suppression des fiscalités antiéconomiques au niveau du Plan Marshall, c'est un pas en avant significatif qui a été fait en Wallonie. De ce côté-là, on n'a pas de souci à se faire.

Vous avez évoqué les décisions qui ont été prises concernant le PRI dans le cadre des projets d'investissements nouveaux et les additionnels qui en découlent, c'est fondamental. Vous avez évoqué la déductibilité à l'ISOC, la R & D, c'est aussi un point fondamental, parce que c'est une marche en avant considérable. Les lois d'expa, j'imagine que cela s'appliquera aussi dans le cadre des aides qui seront apportées aux entreprises pour les fonds européens. On passe par l'intermédiaire des lois d'expansion économique, on pourrait y arriver.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Si on passe par la loi d'expansion économique, oui ! C'est en tout cas ma lecture du texte.

M. de Lamotte (cdH). – En ce qui concerne les zones franches, je trouve que «le soufflé est un peu retombé», dans le sens où, l'Europe ayant mis son grain de sel pour étendre l'ensemble de ces déductibilités sur tout le territoire wallon, l'effort de discrimination positive que l'on pouvait espérer par les zones franches est un peu évanoui. Il faudra donc peut-être y revenir par d'autres moyens.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Un bonus d'aide, résumons cela comme ça.

M. de Lamotte (cdH). – Résumons cela comme ça, actons le fait et les éléments ! Vous avez aussi été très clair à propos des discussions menées avec le Comité de concertation. Ce n'est pas dans l'air du temps pour l'instant, et politiquement, cela paraît dif-

ficile de le faire adopter, parce qu'il faudrait que ce soit adopté dans les trois régions du pays, s'il y avait des aides dans ce sens-là.

M. Crucke (MR). – Je pense que le l'Etat fédéral aide déjà pas mal les Régions, et quand je vois le Budget être à la hausse comme il l'est, c'est plutôt une question de politique régionale de décider s'il faut en faire plus. Remettre cela sur le dos du Fédéral, je trouve que c'est hors propos. Ce n'était pas votre propos, je l'ai bien entendu, et je m'en réjouis. On commence à connaître «la chanson» du cdH, selon eux, c'est d'office de la faute du Fédéral.

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'INTERDICTION DE PASSAGE
FAITE AUX CAMIONS DE PLUS DE 7,5 TONNES
SUR LA RN 507»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'interdiction de passage faite aux camions de plus de 7,5 tonnes sur la RN 507».

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

M. Crucke (MR). – Merci Monsieur le Président. Avant de poser ma question, j'aimerais faire une petite mise au point. Je voudrais qu'on remette les choses au point. Non pas à l'égard du Ministre, même si un Ministre est à la disposition du Parlement et pas l'inverse, c'est quand même une des seules obligations qu'il a, et nous, un des seuls droits qu'on ait, c'est de l'avoir à disposition de la Commission. Mais ce n'est pas la première fois qu'on essaye de transformer une question orale en question écrite. Je le redis, ce n'est pas de la faute du Ministre, mais parce que des Parlementaires ne viennent pas poser leurs questions, ou sont en retard. Dans la Majorité, si on ne contrôle pas le Gouvernement par nos questions, je ne sais pas comment on doit le faire. J'aimerais quand même, à cet égard, qu'on soit respectueux des Parlementaires de la Majorité. Je vous le dis officiellement, comme cela, ce sera acté dans le PV.

M. le Président. – Voulez-vous poser votre question ?

M. Crucke (MR). – C'est à vous que je le dis, Monsieur le Président.

Je comprends que vous vouliez qu'on débâte de la question plutôt que du reste.

Monsieur le Ministre, on a déjà parlé de la RN 507 et de la traversée de ces deux petits villages champêtres de Hollain et de Bléharies. Ils seraient magnifiques s'il n'y avait pas une route nationale 507 qui les traverse, et donc le charroi a carrément décuplé suite à une décision unilatérale du Préfet du département du Nord Pas-de-Calais.

Face à cela, on peut comprendre que les riverains, qui supportaient auparavant un certain nombre d'inconvénients liés plus à une entreprise locale, l'acceptaient, c'était du local. Ils ne l'ont plus accepté à partir du moment où il y a eu une sorte de déviation du trafic qui provenait de la France. Le Bourgmestre de Brunehaut a pris un certain nombre de mesures – et je pense qu'il a raison – pour poser un halte-là, pour ne pas devoir supporter toutes les conséquences d'une décision d'un préfet français. Ce sera ma première question : où en est ce fameux dossier avec le Préfet français ? A-t-on eu, depuis lors, des concertations avec le Gouvernement français ? Parce que c'est de cette manière qu'il fallait tenter de trouver une solution. Y a-t-il eu négociation avec le Gouvernement français pour trouver une quelconque solution ?

Un autre point, plus pratique, puisqu'il concerne un arrêté qui a été pris par le Bourgmestre, qui interdit à tout camion de plus de 7,5 tonnes et ce, jusqu'au 28 février 2007, de traverser les deux villages en question, et donc la nationale 507. Cette mesure semble avoir été concordée avec le MET et vos services participeraient aux négociations, en tout cas, aux travaux. Cette mesure a ramené le calme dans le village, et les riverains en sont satisfaits. Mais, comme toujours, il y a deux difficultés. D'une part, les commerçants locaux qui se plaignent de la diminution du trafic et donc de leur chiffre d'affaires. D'autre part, les patrons des carrières qui considèrent qu'ils perdent 15 % de leur chiffre d'affaires, parce qu'il y a un certain nombre de chantiers qui sont gérés à Saint-Amand outre Quiévrain. Les patrons carriers peuvent comprendre les mesures parfois au niveau local, mais disent qu'ils sont les victimes d'une mesure, qui n'est plus une mesure locale, mais due suite à ce qui s'est passé en France.

Par rapport à cela, je sais qu'il y a eu un groupe de travail, des concertations avec les communes françaises qui se détachent du Bourgmestre de Brunehaut ; communes qui étaient au départ d'accord avec ce dernier et qui ne le sont plus maintenant, en remarquant que l'économie en prend un coup. Il y a eu, le 8 février 2007, une rencontre avec, entre autres, le MET, donc vos services. Quel est le résultat de cette rencontre ? Un calendrier a-t-il été dégagé pour trouver une solution ? Des pistes concrètes sont-elles étudiées ?

Il semble qu'il y ait une solution qui pourrait satisfaire beaucoup de monde, mais sans doute un peu moins les revenus du Gouvernement de la Région

wallonne, c'est le contournement par Hollain. Cette mesure peut-elle raisonnablement être envisagée ? Il semblerait qu'elle satisfasse tout le monde, à la fois les pouvoirs locaux, les industriels et les commerçants. Ce projet se trouve-t-il, Monsieur le Ministre, dans les cartons du Gouvernement ? Sinon, quel est le résultat de cette concertation du 8 février 2007 ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, en ce qui concerne les commerçants, on me dit que dans la commune d'Hollain, il n'y a que trois commerçants intéressés par la route : une station d'essence, une librairie et une boucherie.

M. Crucke (MR). – Vous comprendrez que pour eux, la diminution a un effet radical.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je dois vous avouer, pour être d'une grande objectivité, je n'ai pas d'argent pour faire le contournement. En fait, le problème, c'est que tout le monde me demande de mettre un maximum d'argent sur l'entretien des routes. Je ne sais pas, dans le même temps, mettre l'accent sur l'entretien, vraiment nécessaire, et continuer à investir massivement. Mon budget, c'est l'un ou l'autre. Je comptais tellement sur la vignette pour avoir un peu d'oxygène, mais vous sentez que c'est dur !

Quant à la réunion du 8 février dernier, je n'étais pas présent. Je sais qu'elle a eu lieu, mais je ne connais pas les conclusions. Elle sert précisément à préparer tous les éléments pour la réponse à ce qui se passerait éventuellement au-delà du 28 février, essayer de réunir tous les éléments. Comme toujours, on se retrouve devant des demandes contradictoires, les riverains qui, à la fois, demandent qu'il n'y ait plus de trafic, les trois commerçants qui demandent que le trafic continue, mais surtout, tous les carriers qui demandent à vendre leurs pierres. Il y a actuellement cette concertation avec les autorités locales, avec l'Administration et les différents services du SPF Mobilité, pour voir si on ne sait pas trouver comment concilier les intérêts des uns et des autres, les demandes des uns et des autres, en jouant par exemple sur les heures de mobilité, sur les heures où des camions pourraient passer, sur un nombre de camions qui pourraient passer. Ce sont toutes ces modalités que l'on essaye de fixer avant de pouvoir prendre une décision beaucoup plus définitive fin février. C'est en cours, on n'est pas encore à la conclusion qui devrait intervenir le 28 février. On ne peut pas dire que ce

problème est négligé, bien au contraire. Il est largement pris à «bras-le-corps», dans le sens comme M. le Ministre vient de vous le dire, pas dans le sens d'un contournement de Hollain.

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

M. Crucke (MR). – Je vous remercie pour votre réponse claire. Je constate que le contournement est possible à Couvin, et pas à Brunehaut.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Le contournement de Couvin est un chaînon manquant du réseau européen finançable par la Sofico, ce qui n'est pas le cas du contournement de Hollain.

M. Crucke (MR). – Monsieur le Chef de Cabinet, vous faites bien de me dire cela, parce que le fameux chaînon manquant de Couvin, pas de problème, je suis d'accord. Mais ici, c'est une conséquence de ce que les Français ne respectent pas le réseau européen, parce que les camions que vous retrouvez à Brunehaut sont des camions qui devaient passer par la voie urbaine rapide de Lille, réseau européen où là, le Préfet a dit, de manière unilatérale : *«On ne passe plus !»*. La conséquence de cela est que nous, wallons et la Commune de Brunehaut, en supportons les conséquences. Je peux comprendre qu'on le fasse à Couvin, parce que c'est une obligation. Mais regardez ce que les Français ont fait de l'idée européenne. Mais vous avez été clair, le contournement, c'est non.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Vous avez raison, vous m'avez interpellé plusieurs fois. J'étais intervenu avec la Flandre pour faire changer cela. Vous soulevez un vrai problème, que je n'ai jamais contesté. Les Flamands ont le même problème, si bien qu'on leur a demandé de collaborer pour faire changer la situation. Je suis tout à fait conscient du problème avec le Préfet, que vous avez soulevé.

M. Crucke (MR). – Si ce n'est qu'entre-temps, ce sont les petites communes rurales wallonnes qui en subissent les conséquences, et les carriers. Les industriels wallons aussi, qui ne voient pas cela de gaieté de cœur. La concertation est en cours sur le plan local – je le comprends – pour le 28 février, et vous aurez votre mot à dire. C'est «stop ou encore» par rapport à la décision du Bourgmestre de Brunehaut. Surtout, je n'ai qu'une suggestion à faire, et vous l'analyserez – parce que les réunions servent à cela – : n'y a-t-il pas une mesure qui permettrait à la circulation locale – c'est-à-dire aux carriers –, de pouvoir, à des heures

bien précises, traverser ces routes ? Il ne faudrait pas qu'on tue un peu plus l'industrie wallonne.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Le but, c'est d'apporter une solution.

M. Crucke (MR). – On y reviendra donc dans quelques semaines !

QUESTION ORALE

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

«UN ÉTAT DES LIEUX DES PISTES CYCLABLES
EN RÉGION WALLONNE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Procureur à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «un état des lieux des pistes cyclables en Région wallonne».

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

M. Procureur (cdH). – Simplement un commentaire. Monsieur le Ministre, j'ai vu votre réponse, et je ne vais pas reposer ma question. Ce qui m'avait donné l'idée de vous poser cette question sur les pistes cyclables, c'est quand j'ai entendu à la radio cette information qui venait du Cabinet du Ministre Landuyt, sur la possibilité d'accès aux pistes cyclables pour les cyclomoteurs de classe B. J'ai entendu, effectivement, qu'il y avait une protestation de la part des cyclistes, et même une protestation de la part des cyclomotoristes qui disaient qu'ils n'en avaient rien à faire d'aller sur les pistes cyclables, parce qu'elles sont déjà dans un état tellement lamentable qu'ils ne veulent pas y aller.

Cela me fait penser à toute une série de cyclistes, ceux qui roulent avec des vélos de course, qui refusent d'utiliser les pistes cyclables, à cause des nids de poule. Cela me fait penser à un débat, il y a un certain temps, avec, en face des cyclistes, le Ministre Daras et le Ministre Van Cauwenberghe. L'état des pistes cyclables, en Wallonie, je peux vous la décrire dans le Hainaut. Vous m'avez donné une carte des RAVeL dans le Hainaut, de tout ce qui entoure les RAVeL, c'est bien beau, mais quand on prend les pistes cyclables, je prends l'exemple des pistes entre Mons et Soignies ou Mons-Binche, on peut y aller avec une caméra, c'est lamentable.

Effectivement, vous nous dites qu'une somme de 1.750.000 euros va faire l'objet d'une nouvelle allocation budgétaire, essentiellement pour entretenir les pistes existantes. Mais j'aurais aimé vous questionner sur votre politique générale par rapport aux possibilités d'améliorer la circulation pour les cyclistes en général, pour tous ces moyens doux de circuler et qui permettent de lutter contre cette pollution dont on parle tellement.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je commencerai tout d'abord par la mesure de mon collègue fédéral, M. Landuyt, visant à autoriser l'accès aux pistes cyclables pour les cyclomoteurs dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h.

Je ne commenterai pas cette décision qui, je présume, a pour but de protéger les catégories les plus faibles des deux roues motorisés. Il est vrai que l'avis du Gouvernement wallon fut sollicité à l'époque sur ce projet d'arrêté royal. L'avis fut positif dans cette même logique de défendre la sécurité des cyclomotoristes.

Je prends bonne note de la position, compréhensible, des associations de défense des cyclistes. Position que je leur invite à défendre essentiellement auprès du Gouvernement fédéral, seul compétent en la matière.

Je poursuis mes choix budgétaires pour 2007. Je tiens à insister sur le fait que le montant de 1.750.000 euros cité dans votre intervention est spécifiquement dévolu à l'entretien des pistes cyclables existantes, car je pense en effet qu'elles méritent une attention particulière. La création de nouvelles pistes cyclables est imputée sur l'article budgétaire de mon département, en l'occurrence l'A.B. 73.01. de la Division organique 51.

La répartition du montant s'effectue entre les provinces wallonnes au prorata des longueurs de réseau cyclable. Ces montants permettent d'entretenir ou de réhabiliter des dizaines de kilomètres de pistes cyclables par an et remettre ainsi progressivement le réseau wallon en état.

Concernant la photographie de l'état du réseau des pistes cyclables, je vous informe que mon département a publié voici près de deux ans des cartes intitulées «Au tour du RAVeL...». Ces cartes, au nombre de 5, une par province, reprennent l'ensemble des cheminements «modes doux» praticables. Je pense ici au RAVeL, aux pistes cyclables, aux circuits «grande randonnée», etc., les pistes cyclables impropres à l'utilisation en raison de leur dégradation sont volontairement oubliées sur ces cartes.

J'ai pour objectif de rééditer ces cartes tous les deux ou trois ans de manière à prendre en compte les nouveaux chaînons réalisés ou réhabilités. J'ai apporté à votre attention un exemplaire de la carte relative à la province de Hainaut. J'ai également chargé mon administration de dresser une base de données complète des itinéraires cyclables et piétons régionaux, incluant l'état des différentes sections. Ce travail est en cours et est attendu dans le courant du second semestre de cette année.

M. Procureur (cdH). – Lorsque j'ai entendu à la radio l'information selon laquelle le Cabinet du Ministre Landuyt envisageait d'autoriser la circulation des cyclomoteurs de classe B sur les pistes cyclables, j'ai été assez surpris. Par ailleurs, les utilisateurs de ce type de cyclomoteurs ne se disent pas intéressés par la fréquentation de ces pistes car ils les estiment en trop mauvais état. C'est également l'avis de nombre de cyclistes qui se plaignent des trop nombreux nids de poules parsemés sur les pistes cyclables wallonnes.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Le problème est avant tout budgétaire. Le montant de 1,750 million d'euros est spécifiquement dévolu à l'entretien des pistes existantes. La création de nouvelles pistes est, elle, imputée à l'article budgétaire 73.01 de la Division organique 51.

Dans mon esprit, la notion de piste cyclable ne peut être dissociée de la notion de RAVeL. Je pense qu'il faut rechercher en permanence la complémentarité entre le RAVeL et les pistes cyclables.

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

M. Procureur (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Mais effectivement, se contenter des RAVeL, se glorifier des RAVeL qu'on crée, c'est bien, mais c'est insuffisant. S'il y a une complémentarité possible entre les RAVeL et les pistes cyclables et toutes les possibilités de réserver un espace pour les cyclistes sur les routes, tant mieux. C'est vrai qu'il y a une différence, la Flandre est plus plate, mais 14 % des déplacements en Flandre se font à vélo. En Wallonie, c'est seulement 3,4 %. Si on dit que la Wallonie est plus vallonnée, on peut prendre l'exemple de la Suisse où il y a eu une forte progression de l'utilisation du vélo, et la Suisse n'est pas particulièrement plate.

M. le Président. – Cette dernière question clôturera l'ordre du jour de nos travaux. La séance est levée.

– La séance est levée à 16 heures 04 minutes.

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

ALG	Association liégeoise du gaz
ISOC	Impôt des sociétés
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
Sofico	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures