C.R.I.C. N° 70 (2006-2007)

PARLEMENT WALLON

SESSION 2006-2007

COMPTE RENDU
INTÉGRAL

Voir CRAC N° 83 (2006-2007)

Séance publique de Commission *

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

Mardi 20 mars 2007

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

SOMMAIRE

Interpellations et questions orales 4

Interpellation de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les piètres résultats de la Région wallonne en matière de sécurité routière»

Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les pistes du Ministre Landuyt pour diminuer le nombre de morts sur nos routes»

Interpellation de Mme Cornet à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la politique menée par le Ministre en matière de mise en place de radars en Wallonie et d'équipement de nos voiries»

Question orale de M. Fourny à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la nécessité des radars dans la lutte contre l'insécurité routière»

Orateurs : Mme la Présidente, MM. Crucke, Stoffels, Mme Cornet, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, MM. Fourny, de Lamotte 4

Questions orales 18

Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les marquages routiers de la chaussée de Bruxelles à Blicquy»,

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 18

Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, et à M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique, sur «la technique de l'overlay en béton»

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, en son nom et au nom de M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique 19

Question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le transfert des voiries provinciales»

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 20

Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la fermeture de la voie rapide urbaine à Lille»

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 21

Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la propreté du réseau routier et autoroutier»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 22

Question orale de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays»

Orateurs : M. le Président, M. Wesphael, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 24

Question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, et à M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, sur «l'avenir des bâtiments de la Fonderie Giot à Marchienne-au-Pont»

Orateurs : M. le Président, M. Fontaine, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, en son nom et au nom de M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme 25

Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'engorgement autoroutier de l'A8 à hauteur de Halle»

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 26

Question orale de M. Fourny à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, et à M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, sur «le projet «Val de Poix» – Vallée olympique en province de Luxembourg»

Question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le Val de Poix à Saint-Hubert»

Orateurs : M. le Président, MM. Fourny, Borsus, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, en son nom et au nom de M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme..... 27

Liste des abréviations courantes 30

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

Présidence de M. Dimitri FOURNY, Président.

La séance faisant l'objet d'un compte rendu intégral débute à 14 heures 22 minutes.

(Mme Tillieux, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel.)

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

INTERPELLATION DE M. CRUCKE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LES PIÈTRES RÉSULTATS DE LA RÉGION WALLONNE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE»

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LES PISTES DU MINISTRE LANDUYT POUR DIMINUER LE NOMBRE DE MORTS SUR NOS ROUTES»

INTERPELLATION DE Mme CORNET À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA POLITIQUE MENÉE PAR LE MINISTRE EN MATIÈRE DE MISE EN PLACE DE RADARS EN WALLONIE ET D'ÉQUIPEMENT DE NOS VOIRIES»

QUESTION ORALE DE M. FOURNY À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA NÉCESSITÉ DES RADARS DANS LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE»

Mme la Présidente. – Dans la mesure où l'ensemble des questions concernent la sécurité routière, je vous propose d'examiner ces questions et interpellations de manière conjointe.

L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les piètres résultats de la Région wallonne en matière de sécurité routière», la question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les pistes du Ministre Landuyt pour diminuer le nombre de morts sur nos routes», l'interpellation de Mme Cornet à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la politique menée par le Ministre en matière de mise en place de radars en Wallonie et d'équipement de nos voiries», et la question orale de M. Fourny à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la nécessité de radars dans la lutte contre l'insécurité routière».

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

M. Crucke (MR). – Merci Madame la Présidente. Monsieur le Ministre, relisons – par effort de mémorisation – les objectifs fixés dans le cadre de la DPR sur les objectifs de sécurité routière. Tout était limpide et clair concernant nos routes : 30 % de morts en moins pour 2006, 50 % en moins pour 2010. On avait été jusqu'à dire, «*même après l'effort qu'a entamé le Gouvernement, on obtiendra des objectifs on ne peut plus clairs*». Le moins qu'on puisse dire, c'est que depuis 2004, l'amélioration sensible attendue n'est pas au rendez-vous. Je ne parle pas des événements du dernier week-end qui donnent un éclairage des plus sensibles sur la chose. Mais simplement sur des chiffres qui, avec leur dureté, nous font dire que réellement, on est loin de maîtriser cette problématique-là. Un seul chiffre – parce que je pense qu'on peut en tirer beaucoup – sur nos autoroutes pour la période de 2004 à aujourd'hui : 7,1 % de tués en plus.

Mon interpellation s'adressait au départ exclusivement au Ministre Antoine parce que je n'ai pas du tout apprécié la manière dont votre Collègue du Gouvernement a traité le sujet, qui est difficile, délicat et qui touche beaucoup de monde par répercussion directe et indirecte. La manière dont il l'a traité, en disant : «*On va mettre une navette dans chaque commune en plus, le week-end, à la place des arbres on va mettre des bosquets, cela permettra d'atterrir un peu plus facilement.*». Si les solutions avaient été aussi simples que celles-là, il y a belle lurette qu'on les aurait trouvées. Donc, c'est avec un certain contentement – je le dis à l'égard du Président –, que je me dis que la Conférence des présidents a eu raison de provoquer ce débat et de nous réunir tous autour de ce sujet.

Parlons de ce qui est le drame dans cette matière : la vitesse excessive et inappropriée, cause principale de

30 % des accidents de la route. La vitesse excessive, tout le monde sait que c'est celle que l'on dépasse par rapport à la législation. La vitesse inappropriée, c'est qu'on n'est pas à une vitesse qui est illégale par rapport à la législation, mais malgré tout, on se retrouve face aux circonstances de lieu, de temps, dans une limite qui devient, par rapport à la raison, inacceptable. Une étude anglaise qui a récemment fait le point sur la chose, disait que lorsque nous avions une variation d'un kilomètre par heure dans la vitesse, cela amenait de 3 % d'accidents en moins et de 5 % de blessés graves ou de tués en moins.

On pourrait aller un peu plus loin, et se dire que si l'on diminue la vitesse – et on sait que sur le plan européen, c'est assez équivalent dans la plupart des pays ; je dis «assez», parce que sur autoroute, il y a quand même des différences substantielles, je pense entre autres à l'Allemagne – «d'autant», on devrait avoir une marge qui serait «x fois autant» en plus. Ce n'est pas tout à fait vrai, parce qu'il y a en plus – et tout le monde en est conscient – des matières – c'est pour cela que je pense que la Région wallonne n'est pas la seule, évidemment, à supporter le chapeau et la difficulté du sujet – qui sont d'abord des matières d'éducation, de formation au respect de la route et de l'autre sur la route. Il y a aussi des mesures qui relèvent plus du Gouvernement fédéral. Mais je lisais, dans le fameux «*Mobiliteitsplan Vlaanderen*», de la Région flamande, dans lequel il y avait une mesure indicative qui avait été préconisée, et qu'on ne retrouve pas dans notre déclaration régionale, qui était de dire : «*Sur les routes secondaires, modifions totalement notre perception de la vitesse. Considérons que sur les routes secondaires, ce n'est plus 50 km/h mais 70 km/h, et nous passons à 90 km/h là où il y a un élément de difficulté supplémentaire : croisements de routes, routes plus sinueuses, qui amènent x considérations en plus dans l'accident.*».

C'est vraiment dire : «*On tient compte de l'étude anglaise, on diminue proportionnellement la vitesse et donc la proportion d'accident, si ce n'est qu'on permet, là où il n'y a pas de danger, là où il n'y a pas eu d'accident grave, d'augmenter la vitesse.*».

Il y a aussi les statistiques par rapport à la courbe des âges ou des utilisateurs de véhicules. Les accidents les plus graves sont chez les moins de 40 ans. On peut encore, proportionnellement, aller plus bas : chez les moins de 25 ans, c'est parfois l'inexpérience, la tentation, le peu d'absence de peur du risque, on pense que cela n'arrive qu'aux autres. Mais il y a aussi – et c'est un des éléments qui est intéressant à voir par rapport aux mesures que le Fédéral vient de prendre – les voitures de société ou les voitures puissantes. Il y a là aussi des risques complémentaires.

D'autres débats seront inévitablement abordés par ma Collègue Mme Cornet, je ne vais donc pas le faire. Mais je pense que l'on s'honorerait à avoir une vue plus large que celle uniquement de compétence stricte. Les limiteurs de vitesse font aussi l'objet d'un grand débat : augmentent-ils réellement l'efficacité ? Oui, ça l'augmente, mais cela crée aussi d'autres risques. Les boîtes noires ne vont pas changer l'accident, elles permettent d'avoir une connaissance du lieu de l'accident. Les tests qui sont effectués en Suède prouvent que sur des voitures de même gamme, bien ciblées, en reprenant dans les boîtes noires les 30 secondes qui précèdent l'accident et les 15 secondes qui succèdent l'accident, on a pu, sur des mécanismes de voiture, changer certains éléments de manière à avertir, à corriger la potentialité d'accident, en tout cas la prévenir. Le fameux système ISA – Intelligent speed adaptation – est préconisé par le Gouvernement flamand – en tout cas un groupe de travail a été mis sur pied par le Parlement flamand – et chez nous, pour l'instant, nous en sommes toujours au degré zéro.

Je passe les caméras ainsi que les infrastructures routières parce que Mme Cornet y reviendra.

Lorsqu'on fait la globalité de ce chantier, je pense qu'à travers cette globalité – sans vouloir plus qu'il ne faut individualiser –, il faut avoir trois messages sur lesquels j'aimerais vous entendre rebondir aujourd'hui.

Les réponses simplistes, celles qui réagissent dans le feu de l'événement ne sont pas crédibles par rapport à des hommes et des femmes politiques qui veulent avoir un réel débat de fond. Vous êtes le Ministre qui, en matière de travaux publics, de budget, dispose d'un élément incontournable, heureusement. J'aimerais que ces réponses simplistes ne soient plus des réponses dont on prend connaissance au lendemain d'un week-end. Je vous demande d'engager le Gouvernement en la matière. Ce n'est pas comme cela qu'on trouvera des solutions.

En outre, un groupe de travail – qu'il soit interne au Gouvernement et pourquoi pas y mettre des membres du Parlement qui, je pense, se joindraient bien volontiers à cette réflexion, et des spécialistes aussi – est insuffisant par rapport à la réalité de ce pays. Même si chacun peut avoir, tant sur la vitesse que sur l'infrastructure, parfois un phasage différent, ou une réalité différente sur le plan financier, il n'en reste pas moins qu'on traverse ce pays comme on veut, de la Région bruxelloise à la Région flamande, de la Région flamande à la Région bruxelloise et vice versa, et une limite qui complexifierait encore la vue des choses pour les utilisateurs de la route, ne serait pas une réponse satisfaisante, elle pourrait même être européenne.

Pour finir – et je n'en fais pas la critique au Gouvernement, les constats sont là, les chiffres sont suffisamment durs que pour les prendre comme ils sont et devoir les accepter –, en matière de chiffres, si on annonce encore des chiffres, qu'on les annonce sur base de statistiques précises, d'examens précis, d'études précises

et qu'on amende ces chiffres par les corrections utiles nécessaires. Sinon je crains que dans quelques semaines, dans quelques mois – parce que malheureusement on n'aura pas encore pris toutes ces mesures – on ait encore «36 fois» ce débat. J'aimerais que les victimes de la route aujourd'hui – ou celles qui ont laissé une famille – puissent se dire que dans ce Parlement wallon, on s'est réellement attaché à cette difficulté, et à enfin y travailler pour résorber, non pas tout, parce qu'il y a toujours un élément de risque par rapport à la voiture, mais il y a des éléments qui doivent être limitatifs. Là, je pense qu'il reste un chantier qui est plus qu'ouvert.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Stoffels pour poser sa question.

M. Stoffels (PS). – Merci Madame la Présidente. Monsieur le Ministre, chers Collègues, je vais – évidemment, à travers une question orale – m'exprimer par rapport au même sujet, peut-être avec une sensibilité un peu différente. L'ironie de l'actualité est que, alors que le Ministre fédéral de la Mobilité lançait la deuxième édition des États généraux de la sécurité routière, un terrible accident de la circulation endeuillait quatre familles de la région dinantaise. Dans ce triste contexte, le Ministre Landuyt a affirmé son nouvel objectif visant à ramener le nombre de victimes, mortes sur nos routes, en dessous de 500 par an d'ici 2015. Rappelons que l'an dernier, 963 personnes sont mortes suite à un accident de la route.

Pour y arriver, le Ministre Landuyt s'appuiera sur les recommandations faites à l'issue des États généraux. Ainsi, il compte, dans un premier temps, affiner les statistiques afin de disposer d'informations plus précises et par là, pouvoir prendre des mesures mieux ciblées et plus efficientes. C'est une proposition qui rejoint largement la dernière suggestion qui a été lancée par mon Collègue M. Crucke. Ensuite, M. le Ministre Landuyt entend simplifier et expliquer le Code de la route afin de rendre les règles compréhensibles et acceptables par tous les usagers, un exemple de ce type : la généralisation de la priorité de droite. Ce dernier propose aussi d'intégrer le Code de la route dans le parcours scolaire et ce, de façon systématique. En effet, jusqu'à présent, ces initiatives ont eu lieu de façon trop sporadique, en fonction des disponibilités de la caisse du fonds de sécurité routière, variables selon les zones de police.

Le Ministre Landuyt annonce également la guerre aux récidivistes par la création d'une base de données des infractions auprès du service fédéral de la Justice. Nous aurons donc, à côté d'un casier judiciaire, un «casier routier». Peut-être est-ce là une voie ouverte vers le permis à points.

À côté de ces mesures structurelles, il est aussi envisagé de recourir à des dispositifs techniques tels qu'un limiteur de vitesse, un «alcolock» qui testerait le taux d'alcoolémie du conducteur avant le démarrage, etc. À tout cela, il conviendrait, selon moi, d'ajouter l'actualisation de la liste des zones à haut et à moyen risque, telle qu'elle a été établie par le MET. N'oublions pas non plus, dans ce contexte, votre démarche de sécuriser les passages devant les écoles situées le long des routes régionales.

Monsieur le Ministre, que faut-il penser de l'ensemble des pistes qui sont avancées par le Ministre fédéral ? Seront-elles suffisantes ? Y a-t-il eu une coordination entre le Gouvernement fédéral et le Gouvernement régional ? Dans quelle mesure la Région wallonne peut-elle contribuer à faire diminuer le nombre d'accidents routiers graves et mortels ? Où en sommes-nous en ce qui concerne la cartographie des points noirs ? La cartographie des points noirs étant un complément très important par rapport aux statistiques qui peuvent, elles aussi, donner un ensemble de renseignements et de détails. La cartographie des points noirs permettant d'identifier les endroits qui doivent être considérés comme points noirs sur le plan de la sécurité routière, pour avoir constaté, à ces endroits, différents accidents.

Depuis quelques jours, beaucoup de voix se font entendre pour demander une multiplication des radars fixes sur le territoire wallon. Monsieur le Ministre, quelle est votre position quant à cette revendication ?

Enfin, de manière plus générale, pouvez-vous dire quels sont, dans le cadre de vos compétences, vos priorités et vos moyens d'action en matière de sécurité routière ?

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Cornet pour développer son interpellation.

Mme Cornet (MR). – Je vous remercie Madame la Présidente. Avec votre autorisation, Monsieur le Ministre, je m'appuierai essentiellement sur la problématique de la présence des radars en Région wallonne. Vous savez que c'est un sujet qui retient mon attention depuis un certain temps. Je n'ai pas manqué, d'ailleurs, de vous interroger sur le sujet depuis 2005, mais je n'ai pas nécessairement eu des réponses claires, une ligne précise. Je me suis permise, il y a peu, de vous adresser une nouvelle question écrite, qui est restée sans réponse à ce jour. Aujourd'hui, je prends mon bâton de pèlerin et vous ayant vu avec beaucoup d'intérêt en débat, il y a 15 jours, je me suis dit que c'était le bon moment pour avoir enfin un point de vue et une information claire sur le sujet.

Nous avons des chiffres, par exemple, nous savons que la Flandre compte 1.000 boîtiers installés sur

513 sites. Écoutez Monsieur le Ministre, C'est très intéressant, ce sont les chiffres du Ministre de la Mobilité du Gouvernement fédéral, qui sont confirmés par la Région flamande. On a même des précisions complémentaires puisqu'on sait que, sur certains de ces 513 sites, 153 radars ont pour objectif de contrôler la vitesse et que 360 contrôlent le passage au feu rouge avec une possibilité de contrôler la vitesse également. Nous avons des chiffres aussi, pour la Région bruxelloise qui, elle, dispose de 61 boîtiers et de 18 caméras. On nous annonce, à l'horizon 2008, une possibilité d'installer 90 boîtiers. En Région wallonne, c'est le brouillard absolu. Le viaduc de Beez est un vrai problème pour nous, c'est compliqué, cela fait des années qu'on tergiverse. Il y a peu, on a un peu mieux compris votre point de vue, puisqu'à force de vous faire interpeller sur le sujet, vous nous avez avoué à demi-mot que ce n'était pas nécessairement une de vos priorités.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je ne comprends pas.

Mme Cornet (MR). – Cela peut parfois être difficile à suivre ou à comprendre, c'est pour cela que je reviens avec insistance sur le sujet. Le 13 janvier 2006, vous m'indiquiez qu'il y avait 26 boîtiers wallons, mais qu'il n'y en avait que 3 qui étaient homologués par les autorités fédérales. Vous m'avez ensuite parlé de 29 boîtiers – je suis votre raisonnement – chiffres qui ont été relayés par la presse en nous précisant que sur les autoroutes wallonnes, il y avait 29 boîtiers et que 40 existaient sur les autres routes. Le problème est que nous supposions que sur les autres routes, on évoquait les initiatives des polices locales, qui étaient comptabilisées, à moins que vous n'ayez décidé de vous «hâter lentement».

J'en viens à ma première question, Monsieur le Ministre : peut-on enfin savoir combien de boîtiers wallons – je ne parle pas des initiatives des polices locales – sont installés et en état de recevoir une caméra ? Combien de sites sont opérationnels et peut-on avoir une liste exhaustive de ces sites ?

Vous avez déclaré également, en ce qui concerne les caméras, que vous estimez que c'est la police fédérale et à défaut, les zones de police, qui sont compétentes. Je cherche toujours votre logique, j'essaye de comprendre, puisque vous me disiez, en janvier 2006 – j'ai repris les différentes réponses aux questions et interpellations –, que vous alliez acheter trois radars. J'ai vraiment l'impression que vous avez formé cette réponse pour me faire plaisir, j'en suis fort touchée, ou pour avoir quelque chose à me répondre. Tout cela alors que les autres régions, la Région flamande, la Région bruxelloise investissent massivement dans l'achat de caméras. Le résultat de tout ceci est connu, on nous dit depuis longtemps que les radars vont fonctionner en Région wallonne. J'attends de voir. Je peux vous dire que jusqu'ici, les boîtiers wallons, et il n'y en a pas beaucoup, ne fonctionnent pas mais en plus restent vides. Malgré les états généraux de la sécurité routière, le pouvoir de dissuasion est nul, car l'information relative au caractère inactif de ces radars circule bien, notamment sur Internet.

De nombreux boîtiers ont, en plus, été vandalisés. Et quand ils ne sont pas vandalisés, ils sont de toute façon hors d'usage. Un article l'a récemment rappelé à notre bon souvenir, à certains endroits, la végétation a poussé et rend le radar aveugle, ou un camion l'a écrasé, à défaut il a été vandalisé. Bref, les résultats et les conclusions ne sont pas très positifs.

Monsieur le Ministre, aujourd'hui, vous nous l'avez annoncé : «*Cette période est révolue.*». Alléluia ! J'ai beaucoup de confiance en vous, je vous crois et je viens maintenant à l'information.

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

Mme Cornet (MR). – C'est essentiel.

Le MET nous le confirme : «*Tout cela, c'est du passé, les travaux de rénovation et de mise en conformité des sites seraient sur le point de se terminer.*». Je dois dire que le MET ne manque pas d'humour en parlant de rénovation, alors que ces boîtiers n'ont jamais fonctionné. Pour l'anecdote, à Petit-beurre – c'est un endroit que je traverse régulièrement – le boîtier n'a toujours pas réapparu. On parle de réparation, mais il faudrait d'abord parler de réapparition.

Passons également la notion d'annonce. On nous annonce le fonctionnement prochain de douze radars wallons. Tout va pour le mieux.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est le MET !

Mme Cornet (MR). – Mais le MET intervient en tant que votre Administration, Monsieur le Ministre, donc il faudrait soit que vous confirmiez, soit que vous infirmiez l'information. Dans l'absolu, il faudrait que votre Administration et vous vous entendiez.

Monsieur le Ministre, on n'y comprend plus rien. Pouvez-vous nous préciser exactement la situation aujourd'hui, nous fournir un descriptif précis de la situation en Région wallonne ? Quelle est la situation actuelle ? Quelle est la situation en cours, en termes de travaux, d'investissements, le nombre de boîtiers wallons et le nombre de caméras wallonnes qui seront installées sur l'ensemble de notre territoire ? Il est temps, en effet, que notre Région rattrape son retard par rap-

port à la Région flamande, certainement, mais aussi par rapport à la Région bruxelloise.

Prenez-vous la mesure de vos responsabilités en la matière ? Et prenez-vous la mesure de la gravité des accidents qui ont cours sur le territoire de la Région wallonne ? Mon Collègue M. Crucke les a évoqués il y a quelques instants. J'ai cru comprendre, à la suite de votre intervention dans le cadre d'un débat télévisé sur la RTBF, que vous aviez la ferme intention de vous mobiliser, de vous «mouiller» par rapport à la question.

Il m'intéresse maintenant de connaître la situation exacte, même si cela vous fait sourire. Quels éléments vous permettent de nous indiquer que vous allez enfin avancer sur le sujet ? Vous vous êtes souvent, trop souvent, retranché derrière la problématique de l'homologation par le Gouvernement fédéral et de la compétence soit du pouvoir fédéral, soit des polices locales. À l'heure de la transversalité – qui est un mot à la mode – ces problèmes devraient, nous semble-t-il, être réglés en tout cas en bonne intelligence, entre les autorités wallonnes et les autres intervenants.

Vous vous êtes également souvent retranché derrière le fait qu'en Flandre, de très nombreux radars contrôlent le passage aux feux rouges. C'est un fait. Mais pourquoi la Région wallonne n'en fait-elle pas autant ? Puisque d'une manière ou d'une autre, il convient d'admettre que cela a un effet dissuasif et donc une influence aussi sur la sécurité, d'un point de vue général.

On a dénombré, pour 2006, 923 décès dus à des accidents de la route en Belgique. Les chiffres diminuent d'année en année et on doit s'en féliciter, mais ils sont, il convient de l'admettre, encore fort élevés. Si on souhaite atteindre les objectifs des états généraux de la sécurité routière, à savoir 500 morts en 2015, vous ne pouvez plus vous contenter de vous appuyer sur les avancées technologiques proposées par les constructeurs de véhicules automobiles. Les chiffres en Région wallonne doivent nous interpeller au niveau régional. Si on compare 2005 à 2006, on remarque que si le nombre d'accidents diminue légèrement : moins 1,7 %, le nombre de décès, par contre, diminue plus lentement : moins 0,8 %. Par ailleurs, si on se concentre sur les autoroutes wallonnes, en l'occurrence, c'est ce qui devrait, vous et moi, nous intéresser, le nombre d'accidents et le nombre de tués ont connu une importante croissance en 2006 : plus 9 %. Ce sont les chiffres absolus que je vous donne. D'une manière ou d'une autre, ils doivent quand même vous interpeller et il est de votre responsabilité de nous donner une réponse par rapport à cela. Les accidents sur autoroute, et vous êtes directement concerné : plus 7,1 % en ce qui concerne le nombre de tués sur place. En Flandre, le nombre de tués a diminué de 8,3 %. Donc, des chiffres qui doivent retenir notre attention, nous inquiéter, nous amener à prendre des décisions et à certainement mener une réflexion et à ne pas minimiser la situation.

Une récente enquête a pu déterminer que 43 % des automobilistes estimaient élevé le risque d'être flashés, alors que les États généraux de la sécurité routière entendaient faire grimper ce sentiment à 90 %. J'aimerais vous entendre réagir par rapport à ces chiffres, sachant qu'il y a des *dead lines* qui nous sont fixées et qu'il appartient aux politiques de prendre attitude et de prendre des décisions par rapport à cela.

Pourriez-vous nous préciser les montants qui, à votre estime, sont nécessaires pour actualiser et remettre en état les sites et les boîtiers qui doivent accueillir les nouveaux radars ? Quelles mesures prenez-vous pour répondre à ces problèmes ? Dans la mesure où, en fonction d'un non-investissement wallon, les boîtiers existant mais les caméras n'étant pas installées, il faut maintenant intervenir pour remettre tout en état avant d'installer les nouveaux radars. Votre Collègue, le Ministre Antoine – qui était d'ailleurs sur le même plateau que vous en débat télévisé – ne s'en est pas caché, il a critiqué votre action et a rappelé, sur les plateaux de télévision, que vous deviez impérativement et rapidement procéder à l'installation d'autres radars. Donc, il m'intéresse évidemment de vous entendre réagir par rapport à cette réaction de votre Collègue le Ministre Antoine.

On peut tirer une conclusion par rapport à tout ceci. À l'évidence, vous avez décidé que l'on se souviendrait de vous comme étant un grand homme de médias, qui a eu une carrière, un avenir prometteur, notamment dans le monde de la culture, mais visiblement, vous n'avez pas envie que l'on se souvienne de vous comme le Ministre qui aura installé des radars en Wallonie. Le côté sympa de Daerden, mais pas le côté responsabilité et sanction. C'est regrettable.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je ne suis pas Nicolas Sarkozy tout de même.

Mme Cornet (MR). – M. le Président Sarkosy a du bon parfois pour remettre les pendules à l'heure. Il y a un moment, au-delà de la présence sur les plateaux de télévision et du fait d'admettre qu'il convient de s'investir par rapport à certaines dynamiques politiques, où il faut assumer. Voilà donc un beau sujet.

Je n'oublie pas non plus que vous êtes Ministre de l'Équipement. C'est aussi une de vos casquettes. Je voudrais savoir quelles sont les mesures que vous allez prendre dans ce cadre, pour améliorer les statistiques wallonnes en matière d'équipement. Prévoyez-vous un plan d'investissement des lieux qui sont réputés dangereux sur le territoire wallon ? En bonne Carolorégienne, je vais me contenter de ma région. Dans la région de Charleroi, il y a quelques lieux dangereux, comme la N5, la N90, la N29, la drève de Thuin, la RN 53, ce

sont des endroits qui méritent certainement qu'on y réfléchisse en termes d'aménagement et de sécurité de voirie.

En résumé, il m'intéresse de vous entendre sur ces points : la problématique des radars, leur carence en termes de fonctionnement, les investissements à venir, le coût de leur réparation, votre positionnement par rapport à cette question, notamment au regard de ce qui se passe en Flandre et en Région bruxelloise.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Fourny pour poser sa question.

M. Fourny (cdH). – Qu'ajouter de plus, après tout ce qui a été dit, au caractère véritablement complet et exhaustif de l'interpellation de Mme Cornet ? Il n'empêche qu'au niveau de la problématique des radars, les gens n'ont pas nécessairement le sentiment d'être contrôlés lorsqu'il n'y a pas, à un certain moment, des radars fixes qui sont posés. Les études le démontrent : les radars fixes à certains endroits induisent un comportement de la part des automobilistes, puisque ceux-ci ralentissent, à tout le moins le trafic est ralenti à hauteur de ces radars. Il est vrai qu'il est peut-être plus opportun d'avoir des radars fixes qui sont moins dangereux pour la circulation que d'avoir des radars mobiles où les conducteurs s'évertuent à chercher à gauche et à droite la dernière cachette trouvée par l'UPC et de savoir s'ils vont se faire «flasher». Il y a des comportements parfois surprenants sur la route et qui sont peut-être plus dangereux qu'en présence de radars fixes.

En matière de prévention – je ne parle pas de répression –, le radar fixe peut être aussi un élément de prévention par rapport au comportement du conducteur normal sur l'autoroute. La politique du radar fixe a aussi ce mérite-là, il n'y a pas que la répression, il y a aussi la prévention. Les courses poursuites de l'UPC derrière les conducteurs ne sont pas non plus des exemples, à mon avis, qui tendent à démontrer le caractère de sécurité que peut amener ce genre de contrôle sur nos autoroutes. Donc, le sujet est important. Je ne suis pas pour la répression à tout prix, mais je pense qu'il y a un rôle de prévention au travers de l'installation de ces radars.

D'ailleurs, en Flandre, c'est peut-être l'autre excès, il y a pléthore, il y en a partout. On a l'impression que le trafic est, quelque part, ralenti ou congestionné en raison de la présence trop intensive, à mon estime, de radars. Je ne suis pas convaincu que l'excès soit positif, il nuit aussi parfois.

Cependant, en France – il s'agit de bases relativement fiables sur les autoroutes du Nord ou du sud de la France –, la pose des radars fixes a permis à tout le moins, de réduire de manière drastique le nombre de tués sur les routes. Depuis que les mesures par rapport à ces radars ont été imposées, on se rend compte que le nombre de tués a fortement été réduit et que le comportement des automobilistes a changé. Les endroits qui ont été choisis sont généralement stratégiques, généralement aux entrées des grandes agglomérations. Je prends l'exemple que je connais bien, manifestement la traversée de Metz ou de Nancy est mieux régulée, beaucoup plus lente, le trafic y est beaucoup moins dense, et il y a de moins en moins de problèmes de bouchons, d'embouteillages et de congestion du trafic. Je pense que c'est un élément intéressant. Le périphérique parisien est aussi un excellent exemple. Au niveau de la régulation du trafic et de la prévention, les radars ont leur rôle à jouer.

Monsieur le Ministre, l'actualité nous rattrapant toujours, suite aux différents accidents tragiques qui sont survenus, j'aimerais connaître votre position et l'évolution de celle-ci au fil du temps, des interpellations et des événements. Car on entend effectivement le MET s'exprimer, mais de quelle autorité le MET peut-il ainsi s'exprimer ? J'aimerais connaître votre sentiment par rapport à cette expression de votre Administration.

Par ailleurs, dans une logique de prévention, ne pourrait-il pas y avoir dans votre chef une volonté – j'aimerais connaître votre sentiment par rapport à cela – d'essayer, outre les douze radars annoncés ou prédits, d'envisager une période test à certains endroits pour pouvoir évaluer l'impact que ces radars pourraient avoir sur le comportement des automobilistes ? Quelles sont les mesures que vous entendez prendre à l'avenir par rapport à cela ?

Par ailleurs, il y a la problématique – le débat a été lancé en France, je ne sais pas si vous l'avez suivi, cela m'a quelque peu fait sourire – du coût et des recettes. Le coût, c'est l'installation : le boîtier et le radar que l'on met à l'intérieur. En France, certains départements se sont plu à indiquer que si l'État français, le Ministère de l'Intérieur, plaçaient des radars sur leurs routes nationales, l'État devait leur retourner une partie des amendes perçues au travers des radars. Avez-vous envisagé la question ? Est-ce envisageable en Belgique ? Le débat est-il ouvert sur cette question-là ?

Puisque nos voisins français ont lancé le pavé dans la mare, avez-vous un réflexe par rapport à cette proposition ? Quel est votre sentiment par rapport à cet élément ?

Enfin, avez-vous pu – au travers des différentes questions et interpellations du sujet qui est posé depuis un certain temps – établir des études comparées avec nos pays voisins sur l'utilité des radars, la prévention, le rôle répressif ? J'aimerais connaître votre philosophie et votre manière de voir les choses pour l'avenir au travers de cette problématique des radars en matière de sécurité routière.

Enfin, et je clôturerai mon intervention en indiquant que, pour moi, la sécurité routière aussi passe par un état satisfaisant des voiries et des routes. C'est important. On omet toujours cet aspect des choses, mais l'automobiliste a aussi le droit d'attendre du pouvoir public qu'il lui mette à disposition «des routes en bon état». La jurisprudence en matière judiciaire – et ce n'est pas mon Collègue M. Crucke qui démentira – impose aux pouvoirs publics d'ouvrir des routes qui soient d'un usage satisfaisant pour les automobilistes. Là aussi, Monsieur le Ministre, avez-vous pu établir un cadastre des plans d'actions pour la remise en état de nos routes et autoroutes wallonnes, au travers du temps ? Tout ne se fera pas évidemment du jour au lendemain, mais les besoins sont énormes et les moyens sont colossaux pour pouvoir rencontrer les attentes des uns et des autres. Avez-vous également intégré cet élément dans votre réflexion ?

Mme la Présidente. – M. de Lamotte a souhaité se joindre au débat sur le thème de la sécurité routière.

La parole est à M. de Lamotte.

M. de Lamotte (cdH). – Merci Madame la Présidente. Comme c'est une interpellation, j'ai souhaité me joindre. Monsieur le Ministre, vous vous souvenez que, dans cette salle-ci, nous avons déjà discuté des radars, suite à un événement particulier survenu sur une route de la Province de Liège. J'aurais voulu revenir avec vous sur le rapport de la Commission fédérale de la sécurité routière et prendre d'autres angles de vue quant à l'analyse de ce rapport. J'ai laissé mes Collègues évoquer avec vous toute une série de chiffres et de situations particulières par rapport aux radars. Les chiffres, dans leur globalité – pour avoir un commentaire général – sont encourageants. En effet, en comparant 2005 et 2002, on peut constater qu'il y a une diminution du nombre de tués sur nos routes et une amélioration des chiffres, même si celle-ci – et on le voit dans le rapport de la sécurité routière – n'est pas la même en fonction des trois régions du pays et en ce qui concerne la gravité des accidents, à savoir le nombre de tués sur place par rapport au nombre d'accidents : 1.000 accidents corporels, les chiffres sont évidemment dramatiques. Mais nous en sommes à 34,3 % en ce qui concerne la Région wallonne.

Ce qui peut être aussi intéressant, c'est le nombre de décédés dans les 30 jours qui suivent l'accident. Il faut faire la nuance entre le fait du décès sur place et le décès, malheureusement, *a posteriori*. Ces situations sont évidemment complètement dramatiques, mais les chiffres évoluent de manière différente en fonction des régions et ils sont importants au niveau de la Région wallonne.

Ce rapport émet un certain nombre de pistes. Parmi ces dernières figurent effectivement les mesures relatives à l'infrastructure, mon Collègue M. Fourny vient d'en parler. Il est évidemment important que chaque utilisateur des réseaux puisse se déplacer dans un environnement routier intrinsèquement sûr. Je pense que chacun est d'accord sur cette pétition de principe. Cela suppose que chaque usager se voit proposer sa propre place clairement définie et sûre dans le trafic, en cas de trafic mixte, que ce soit voitures et piétons mais aussi motos. Nous avons évoqué, entre nous, à plusieurs reprises, les usagers motocyclistes et les difficultés d'existence sur le réseau, avec l'aménagement d'infrastructures, le rail de sécurité, etc., et la lisibilité de toutes ces structures, afin que ce soit compréhensible de tous les usagers.

En plus, le groupe de travail de cette Commission nationale de sécurité évoque plusieurs pistes, dont la généralisation des audits de sécurité routière, lors de la conception du réaménagement de l'environnement routier. Donc, un audit qui permettrait, *ab initio*, avant le commencement des travaux, de vérifier que les options choisies sont effectivement adéquates et répondent bien aux problèmes soulevés, tant dans le fond que dans la forme du projet. Cet audit préalable permettrait de diminuer le nombre d'accidents, car la sécurité sur l'infrastructure serait analysée en amont, avant l'utilisation de cette infrastructure et de la voirie.

Je vous rappelle – mais vous le savez déjà – que la Commission européenne, en octobre 2006, a adopté une proposition de directive qui vise à améliorer la sécurité sur les grands axes routiers, au moyen d'infrastructures et d'une meilleure ingénierie. C'est une proposition de directive qui définit les orientations ainsi que, et je cite, «*des meilleures pratiques pour toutes les étapes de la gestion de l'infrastructure y compris les évaluations d'impact sur la sécurité routière*». Cette directive invite effectivement les États membres à faire un meilleur usage des procédures et des pratiques existantes. Cela concerne effectivement cet audit.

Afin d'apporter une réponse cohérente à un risque d'accident impliquant l'infrastructure, il faut au préalable disposer de statistiques complètes. Je voudrais vous interroger par rapport à ces statistiques que l'on pourrait transmettre aux gestionnaires de voiries. Ce serait intéressant de savoir quels sont les points noirs dans un certain nombre d'endroits. Lorsqu'un accident se produit, les éléments liés à l'infrastructure ne sont pas toujours mentionnés dans les constats qui sont faits. De surcroît, les données ne sont transmises qu'après un délai assez long. Le MET joue-t-il ce rôle pour tenir le cadastre ou un inventaire du réseau, afin d'objectiver cette connaissance du réseau ?

Tout le monde connaît effectivement la problématique de l'état des routes et je ne veux pas revenir sur l'entretien des voiries. Monsieur le Ministre, on a apprécié – on a dit en Commission combien c'était important, lorsque vous avez présenté le budget 2007 – que

vous consacriez une masse beaucoup plus importante financièrement parlant, à l'entretien du réseau. Tout le monde sait qu'une voirie construite pour vingt ans, ne se dégrade pas vite dans les quinze premières années, mais à partir du moment où on approche de la fin de la période d'amortissement, la longévité de l'investissement, les cinq dernières années sont évidemment les plus chères, donc un entretien supplémentaire coûte évidemment plus cher.

Évoquer avec vous le fait que cette problématique de la sécurité routière doit s'analyser globalement, et donc ne pas laisser l'aspect à une seule fonction. Il est clair que la vitesse excessive de certains automobilistes est un caractère important en ce qui concerne les accidents, mais aussi la qualité de l'infrastructure est un élément tout à fait déterminant.

Que pensez-vous, Monsieur le Ministre, de cette opportunité de généraliser l'audit tel qu'il est préconisé par cette Commission de la sécurité routière et de cette directive de la Commission européenne ? Tout en sachant qu'un certain nombre de mesures – même si ce sont des mesures «vite fait bien fait», on comprendra – peu onéreuses peuvent améliorer globalement la situation du réseau routier et la sécurisation accrue de nos routes. Je sais que l'actualité nous amène à poser des questions importantes, mais c'est un travail de longue haleine. Les choses ne se font pas en un coup de cuillère à pot, mais viendront avec le temps ; il faut enclencher les mécaniques, c'est pour cela que je comptais vous interpeller aujourd'hui.

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Merci Madame la Présidente. Je voudrais dire à M. Crucke et autres membres de cette assemblée, combien je considère que ce problème de sécurité routière est un problème fondamental ! Je voudrais dissiper toute équivoque. Il n'y a pas le moindre doute, dans mon chef, nous devons absolument, en Wallonie, apporter notre pierre à l'édifice, à ce grand combat qui est mené tant au niveau fédéral qu'au niveau européen.

Nous avons au moins trois niveaux de réflexion, à savoir :

– l'Europe, qui a été évoquée tout à l'heure ;
– le niveau fédéral, puisque la matière reste quand même dans une large mesure fédérale également, vous avez d'ailleurs vu comment les choses sont structurées ;
– et nous avons – et je ne veux pas minimiser – notre rôle au niveau wallon dans ce grand combat pour la sécurité routière, avec pour effets – car tel est le but – de diminuer le nombre d'accidents et surtout diminuer le nombre de morts sur nos routes.

Je tenais vraiment à dire cela en termes de pétition de principe. Au-delà de cela, je pense qu'on ne peut aborder la réponse à cette vaste interpellation que par référence aux chiffres. Même si la matière a un côté humain et aborder le problème des chiffres – vous l'avez dit les uns et les autres, je m'associe à vos propos – est insuffisant, tout cela ne se résume évidemment pas à des statistiques, il y a derrière cela des drames importants et beaucoup de personnes touchées. C'est d'ailleurs pourquoi, dans le cadre des états généraux, il y a toute une facette d'accompagnement – on en a peu parlé – psychologique soit des victimes – quand il n'y a pas décès –, soit de l'entourage, est un aspect non négligeable, car il y a évidemment un facteur humain que les statistiques ne font pas apparaître. C'est pourquoi je souhaite – comme d'autres l'ont fait – y faire référence de manière explicite.

À propos des chiffres, je crois qu'il faut clarifier les éléments statistiques car sinon on va de discussion en discussion prendre des références, puis d'autres, et on ne va plus s'y retrouver. Je pense, pour suivre le débat personnellement depuis pas mal de temps, que chacun devrait faire référence aux chiffres fédéraux. Je sais qu'on n'a pas pris la même définition au niveau de la Wallonie, j'en suis tout à fait conscient. Mais à un moment donné, il faut faire un choix. Quel est le choix ? Pour l'information de chacun et pour que nous ayons le même discours à la fin. Le choix, au niveau fédéral – petite nuance d'ailleurs par rapport à l'Europe – c'est la moyenne de 1998, 1999 et 2000. Le point d'accroche, au niveau belge – on dit 2000, de manière un peu abrupte, mais ce n'est pas 2000 –, c'est la moyenne de 1998, 1999 et 2000.

Mme Cornet (MR). – Les chiffres qu'on évoque ici sont les chiffres que toutes les institutions, qu'elles soient flamandes, wallonnes et bruxelloises, ont eus et qui sont établis par l'IBSR, et donc ce sont des chiffres fédéraux. D'un point de vue relatif, tout le monde a les mêmes chiffres, travaille avec les mêmes statistiques et ils se réfèrent aux années 2005 et 2006.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je vous dis le point d'accroche, vous entendez ?

Mme Cornet (MR). – Je vous écoute attentivement. Je suis.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je m'exprime en français.

Mme Cornet (MR). – J'ai peut-être l'air bête et naïve mais je vois où vous voulez en venir et je vous suis avec beaucoup d'attention.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Non, vous ne savez pas où je veux en venir. Je vous dis que l'accroche scientifique, c'est la moyenne de 1998, 1999 et 2000. C'est le point de référence. Toutes les analyses de M. Landuyt se font par rapport à cela, à juste titre d'ailleurs, comme les nôtres, comme celles des Flamands, comme celles des Bruxellois. Il faut un point de référence. Je vous dis cela, pourquoi ? Parce que l'objectif qui a été pris, c'était de diminuer d'un tiers à l'horizon 2006, réduire de moitié à l'horizon 2010, par rapport à l'année de référence. Et maintenant, de dire, on va encore faire un effort, on va s'engager pour aller plus loin à l'horizon 2015.

M. Crucke (MR). – On n'est pas encore arrivé à 2006 ? Nous sommes d'accord ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Attendez un instant. J'ai l'habitude d'adopter une démarche scientifique. On ne va tricher avec les chiffres, ils existent !

M. Crucke (MR). – Ce sont ces chiffres-là qui ont été pris en référence dans la Déclaration de politique gouvernementale ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Non, pas en Région wallonne. C'est pour cela que je tiens à dire, et je souhaiterais qu'à l'avenir la seule référence…

M. Crucke (MR). – C'est quand même vous qui avez fait cette déclaration. Avec M. Antoine, d'ailleurs, vous avez passé deux nuits ensemble, vous l'avez dit à l'époque.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Tout cela vient après la référence.

M. Crucke (MR). – Vous comprenez quand même le trouble, ici. On nous parle de chiffres et vous venez dire qu'à l'époque, on a réfléchi sur d'autres chiffres.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je vous dis que la référence européenne, c'est 2000. Prenez toutes les démarches européennes, c'est 2000. Vous voulez que je vous apporte une réponse sérieuse. Si cela, ce n'est pas être sérieux, je me demande ce qu'il faut faire. Je vous dis qu'au niveau fédéral, la référence n'est pas 2000 comme à l'Europe, c'est la moyenne de trois exercices : 1998, 1999 et 2000. Toutes les analyses de M. Landuyt se font par rapport à cela. Je dis que nous devons tous nous référer à cela. C'est ma position. Et quand on analyse la Wallonie, la Flandre, et Bruxelles, il faut le faire aussi par rapport à cela. Ils s'inscrivent dans ces objectifs-là, sinon on n'en sortira jamais.

Je ne saurais pas être plus clair dans mon propos.

Mme Cornet (MR). – Sans doute y a-t-il des chiffres qui vous arrangent plus que d'autres ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – J'ai dépassé tout cela !

Je pense donc qu'il faut s'y référer. Que constate-t-on au niveau fédéral ? On a vidé le problème de la référence de l'accroche. On va faire les analyses par rapport à cela. On constate – et je comprends sa satisfaction – que M. Landuyt dit qu'il y en avait 1.500 – son unité de référence – en 2000. Quel est le chiffre fin 2006 ? Il a un léger souci : l'INS, qui est la référence – il faut le savoir – donne des chiffres jusqu'en 2005 seulement. M. Landuyt, conscient de cela, invente – et je lui rends hommage – le baromètre. C'est son grand mérite, d'inventer le baromètre statistique, sur base des déclarations d'accidents, par référence à la police. Ainsi, il actualise de mois en mois, il fait des moyennes mobiles. On a ces chiffres, mais ce ne sont pas les chiffres officiels INS donc, fin 2005, on a les chiffres INS, on ajoute le baromètre et on dit : et fin 2006, pour avoir des chiffres actualisés, que va-t-on avoir ? M. Landuyt dit – et je suis d'accord – : «*On sera en dessous de 1.000.*». L'objectif est donc atteint. Je me réjouis qu'il soit satisfait. Il dit : «*Je me réjouis que fin 2006, le premier objectif intermédiaire soit atteint.*». C'est un élément extrêmement important de la réflexion. On est donc passé d'environ 1.500 à environ 1.000 fin 2005 et M. Landuyt dit : «*On va continuer pour arriver à 750 fin 2010 et on va inscrire un nouvel objectif, 500, à l'horizon 2015.*».

Voilà donc comment le problème est posé et comment, je crois, nous devons le poser les uns et les autres, et faire les analyses les plus objectives par rapport à cela.

Quand on analyse les chiffres dans ce contexte, que donnent-ils ? Par rapport à 2000, si nous prenons le nombre de décédés jusqu'à 30 jours après l'accident, autre notion capitale en la matière, car on l'a quelque

peu évoqué. Quelle est la référence ? Croyez-moi, je pense que la seule référence objective, ce sont les personnes décédées dans les 30 jours, c'est-à-dire quand, malheureusement – il y a les personnes décédées sur place, qui est la première notion – il y a également, dans les statistiques INS, celles qui meurent dans les 30 jours qui suivent l'accident. Quand on prend ces éléments, que constate-t-on ? On constate qu'au niveau fédéral, l'objectif est atteint. On constate une performance très grande au niveau de la Région bruxelloise, moins 61 ; en Flandre, moins 43 et chez nous, en Wallonie, moins 17. C'est la réalité de la matière. Indiscutablement, nous avons une amélioration partout. La moyenne belge est conforme à l'objectif. Autour de cette moyenne, c'est Bruxelles qui a le meilleur résultat ; résultat intermédiaire au niveau de la Flandre ; moins bon résultat au niveau de la Wallonie. Cela, c'est la réalité !

Je pense qu'il faut également prendre en considération le nombre d'accidents. Si nous prenons le nombre d'accidents, l'approche n'est pas la même. En effet, on constate, quand on prend les accidents – et je prenais, à titre indicatif, le baromètre de M. Landuyt, il faut évidemment se référer aux choses dont on dispose – un autre élément important, le nombre d'accidents a diminué de 2005 à 2006, là où le baromètre est significatif – puisque c'est la seule référence dont on dispose – de 242 unités en Wallonie et il a augmenté de 67 en Flandre ; de moins 1,7 % en Wallonie et de plus 0,2 % en Flandre.

Ce qui veut dire que le nombre d'accidents diminue en Wallonie. Nous faisons des efforts mais les accidents sont plus graves. C'est incontestable. À quoi cela est-il dû ? Je crois qu'il faut avoir l'objectivité de dire, et vous l'avez quelque peu évoqué M. Crucke : un élément clé est l'élément de vitesse. Je ne dis pas que c'est le seul, vous ne l'avez pas dit non plus. Il s'agit d'un élément clé et l'analyse de toutes les statistiques disponibles le démontre. Il est évident que plus le réseau est engorgé, et moins les accidents sont graves. Il est clair que c'est un élément déterminant de l'analyse. Car faisons d'abord des analyses scientifiquement les moins critiquables possible. Il est clair que l'engorgement du réseau est évidemment un élément clé de la réflexion, car il est facteur de diminution de vitesse, et de vitesse moyenne. C'est incontestable ! C'est d'ailleurs ce qui explique que c'est à Bruxelles qu'on a le meilleur résultat. On ne sait plus rouler ! À partir du moment où on avance à pas d'homme, pour avoir un tué, cela va être difficile !

Vous voulez aller plus loin dans votre analyse scientifique ? Faites votre analyse en déterminant le nombre d'accidents par province. Que constaterez-vous ? – Je parle du nombre d'accidents – Que toutes les provinces wallonnes sont en réduction ! En Flandre, une seule : Anvers. Pourquoi Anvers ? On n'avance plus à Anvers. Cela, c'est la réalité scientifique. Quand on aborde ce dossier, il faut aussi l'aborder comme cela.

Voilà le premier aspect, en résumé, performance moins bonne en Wallonie, je ne discute pas, c'est juste. Il y a une amélioration substantielle du nombre d'accidents et du nombre de décédés. En termes d'accidents, de gros efforts sont faits, cela apparaît bien, nous sommes aussi performants que les autres. Et la dernière année, nous faisons même mieux que la Flandre. En nombre de décédés, nos résultats sont moins bons que la Flandre, et encore moins bons que Bruxelles. Vous me posez la question du pourquoi, j'ai dit que le facteur déterminant – là je vous rejoins – est la notion de vitesse, c'est un élément clé. Quand il n'y a que celui-là, c'est un élément clé. Là, c'est évident et les chiffres le démontrent, la vitesse moyenne est supérieure en Wallonie qu'en Flandre et *a fortiori* qu'à Bruxelles. Regardez vos statistiques, elles vont correspondre exactement à cela. Seulement, le paradoxe, c'est qu'à la limite, on ne roule plus, on n'a plus d'accidents. Où est l'élément fondamental ?

Il y a le problème de la mobilité, avec toutes les conséquences des accidents, humaines, écologiques, économiques. Tout cela est également un élément important dans la réflexion.

Alors apparaît, comme toujours, le problème, l'obsession des radars. Le contrôle, notamment de la vitesse – suite logique de mon raisonnement, pas exclusivement de la vitesse, notamment, de manière très importante mais pas exclusive – est évidemment fondamental. Ce n'est pas tenir deux raisonnements. La vraie question que vous devez vous poser : il y a le contrôle et il y a la sanction. Ce sont deux éléments clés, deux paramètres clés. Vidons le problème une fois pour toutes, le contrôle est du ressort des forces de l'ordre et les sanctions, du ressort du pouvoir judiciaire. Vidons définitivement ce débat, c'est comme cela que les choses doivent être appréhendées. Vous me parlez de radars, pourquoi pas ? Je vous dirai qu'aujourd'hui, la réflexion dépasse, et de loin, la seule notion de radar. Avec les radars, il faudrait se poser la question de savoir s'ils sont fixes ou mobiles. On peut avoir, à cet égard, des approches bien différentes. Moi, par exemple – peut-être un peu contrairement au Président –, je crois plus aux mobiles qu'aux fixes (mais c'est un avis personnel). Je pense qu'à partir du moment où on sait exactement où ils sont, l'impact est plus limité. Mais je ne veux pas ouvrir le débat, je pense qu'ils peuvent chacun apporter leur pierre à l'édifice.

Mme Cornet (MR). – Vous parlez de quel Président ? Le Président du PS ou le Président du Gouvernement ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Le Président de

séance, M. Fourny, qui a évoqué le problème des radars fixes et mobiles.

M. Crucke (MR). – Pourquoi le MET annonce-t-il alors l'emplacement de ses radars ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Parce que j'ai toujours dit que, si on installait des radars, il fallait les annoncer car je voulais un impact dissuasif. C'est pour cela que l'on a mis des panneaux devant pour signaler qu'il y avait des radars. Il n'y a pas d'équivoque.

Des radars, oui, mais avec l'évolution technologique, à côté des radars il y a aussi, par exemple – et c'est en France que je me suis rendu compte de l'utilisation de cela – les jumelles spéciales pour la vitesse. Mais cela est du ressort des forces de l'ordre : Police fédérale et polices locales.

Mme Cornet (MR). – J'entends bien ce que vous dites, mais c'est fortement contradictoire avec l'attitude de votre Administration au travers des déclarations du MET. L'Administration dépend de vous, vous avez la tutelle sur le MET.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Qui exprime la position politique ? Le Ministre et rien que le Ministre !

Mme Cornet (MR). – Alors, remettez de l'ordre dans votre Administration ! À quoi correspondent les déclarations du MET ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En fait, le MET a tout son rôle à jouer et je ne souhaite pas du tout le minimiser, mais sa mission – c'est son vrai rôle – , c'est la qualité du réseau. Arrêtez avec les radars ! Les radars, c'est la Police fédérale sur les autoroutes, ce sont les zones de police sur les routes régionales. Les zones de police installent, pour le moment, des radars fixes – il y en a une quarantaine –, et elles font des contrôles mobiles. En Flandre, sur les autoroutes, il y a un radar. Mais ce n'est pas le débat. Une fois que la Police a verbalisé, c'est le pouvoir judiciaire qui énonce les sanctions. À chacun son rôle dans ce débat. Et peut-être ne l'a-t-on pas suffisamment clarifié. Mais je profite de l'occasion pour le clarifier de manière nette, pour qu'il n'y ait plus la moindre équivoque entre nous, c'est la répartition du rôle de chacun.

Je sais que j'ai un rôle et une responsabilité. La qualité du réseau, l'adéquation du réseau à la vitesse, pour ce thème, nous consacrons 200 millions d'euros par an. C'est vous dire si nous sommes bien conscients de cela. D'année en année, depuis que j'ai le département en charge, je ne fais qu'augmenter les investissements d'entretien d'éléments de base, de réparation et de grosses réparations du réseau. Le réseau est-il parfait ? Non, évidemment, il sera toujours imparfait – et j'en suis bien conscient – mais il est évident que le réseau a un rôle majeur à jouer. Et j'entends jouer ce rôle, car je veux – et je le redis encore le plus clairement du monde – contribuer à atteindre cet objectif fondamental pour la vie sociétale : diminuer le nombre d'accidents et plus précisément, d'accidents graves qui créent des décès.

Voilà ma position. Nous identifions les zones à haut risque, nous essayons d'y apporter un remède. Tous les problèmes existants – vous en évoquiez l'un ou l'autre – sont-ils résolus ? Non, ils ne seront jamais tous résolus, car le problème est en continuelle évolution. Quand les Parlementaires attirent mon attention sur l'une ou l'autre difficulté, je n'ai jamais de cesse que d'essayer d'y apporter une réponse adéquate, au même titre que quand je suis interpellé par les bourgmestres ou encore par la population – car nous sommes aussi interpellés par la population –, nous essayons d'apporter une réponse la plus adéquate possible aux problèmes qui sont posés. Notre responsabilité – que ce soit bien clair, ce sera écrit dans les annales –, c'est et ce n'est que le réseau routier ! Là, notre responsabilité est totale. Je ne suis pas homme à fuir mes responsabilités, je les assume. On ne va pas essayer de me faire porter des responsabilités qui ne sont pas les miennes.

Voilà ma position sur ce thème ô combien important. Il va sans dire qu'au-delà de cela, nous sommes pour la collaboration totale avec tous ceux qui contribuent. Nous allons encore, dès le mois d'avril, rencontrer les responsables de la Police fédérale. Nous sommes ouverts à toutes les collaborations, il n'y a pas de problème et tout ce que nous pouvons faire pour les aider dans leur tâche à eux, nous le ferons. Mais qu'on ne mélange pas les rôles. Le mien, je suis prêt à tout faire pour l'assumer car je sais combien c'est un combat fondamental.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). – Merci Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, j'ai eu quelques craintes au début de votre réponse, je me suis dit : M. Di Rupo a changé M. Daerden. Je me souviens d'une déclaration du Ministre-Président où il citait également une masse de chiffres pour dire que tout va bien en Wallonie, l'économie va à merveille, il y a de moins en moins de chômeurs, c'est bientôt le coin rêvé de la planète. Je me suis dit, ce n'est pas possible, on va nous dire la même chose pour la sécurité routière. J'ai vu la courbe qui s'est annoncée. Prendre autant de temps pour commencer par nous dire pas grand-chose, alors que, Monsieur le Ministre, je ne vous fais pas le procès de l'ensemble des maux qui sont

liés aux automobilistes, aux autos, à la voirie, mais je pense qu'il n'est pas sérieux, au départ, de vouloir dire que cela va mieux.

Il y a trois choses qui me gênent. La première, c'est ce qui reste pour moi une énigme, cette différence entre ce que dit votre Administration, le MET et vous-même. Le but n'est pas de faire taire le MET, c'est de le faire travailler. Je ne vous demande pas de le faire taire. Il dit un certain nombre de choses par rapport à des réalités auxquelles, quotidiennement, il est confronté. Faites-le travailler, c'est fondamental !

De plus – vous l'avez peut-être perçu – j'ai axé mon interpellation sur la vitesse excessive, parce que c'est la cause primordiale – ce n'est pas la seule, sur ce point, nous sommes d'accord – des accidents. On parle de 30 %, et il y a une relation directe entre les 7 % de décédés en plus sur les autoroutes, mettez-y les quatre bandes à vocation régionale également, et ce chiffre est en explosion. Et là, je ne peux pas vous suivre, parce que le lien avec les radars est direct. Vous me dites que ce n'est pas le Ministre qui doit contrôler, qu'il s'agit du rôle des forces de l'ordre, et que ce n'est pas le Ministre qui doit sanctionner, mais le pouvoir judiciaire.

C'est trop simpliste et inexact de dire qu'il y a tellement de véhicules qu'ils ne savent plus rouler et d'en déduire qu'il y a moins d'accidents.

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

M. Crucke (MR). – Je vais vous amener sur des routes accidentées en Flandre, parmi lesquelles Oudenaarde-Gand, Renaix-Halle, il y a des accidents graves, mortels. On a mis des radars et il n'y a plus d'accident grave, mortel. Cela, c'est une politique régionale qui a été volontariste et qui a été développée du côté flamand et qui ne l'est pas chez nous. On a fait en sorte de réduire la vitesse et de ne plus permettre de rouler vite, et cela, c'est effectivement un degré d'efficacité que j'aurais aimé pouvoir reconnaître.

Je ne veux pas être lourd dans ma réplique, mais je reste malgré tout sur ma faim et Mme Cornet aussi. Vous voulez rester dans les annales, mais on va essayer de le faire également pour perpétuer ce débat. Je vais déposer une proposition de résolution qui vise à, réellement, tout mettre en œuvre pour sécuriser au maximum le réseau wallon, tout en sachant qu'il y a des collaborations à avoir avec d'autres niveaux de pouvoir également, et pour faire en sorte que ne soit pas prise uniquement en compte – et je vous reconnais le fait de l'avoir signalé également – la dimension matérielle, qui a réellement son importance, mais qu'on tienne également et qu'on prenne également en compte cette dimension humaine qu'on oublie trop vite. Si nous déposons cette résolution, c'est réellement pour qu'il puisse y avoir une suite dans cette intervention.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En tout cas, pour prendre en considération, on va regarder les textes, mais formulé dans ce sens-là, je comprends. Je m'inscris dans la considération.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Merci, Madame la Présidente. Je pense que l'élément clé, au départ duquel il faut répondre maintenant, c'est que la sécurité routière relève d'une responsabilité partagée. Elle n'est pas de la responsabilité exclusive de l'un ou de l'autre, et qui dit responsabilité partagée, dit, implicitement aussi, collaboration entre les différents opérateurs, les différents acteurs qui partagent cette responsabilité.

Devant cet élément, je souhaiterais avancer trois pistes, trois réflexions.

Tout d'abord, à juste titre, le Ministre a évoqué la qualité du réseau et par là j'entends aussi – non seulement l'état des routes mais aussi l'identification dans l'ensemble des zones à haut risque, des zones à moyen risque, etc., où on pourrait éventuellement accorder la priorité lorsqu'il s'agirait d'installer des radars fixes, parce que ce sont les endroits qui ont été identifiés comme dangereux et cela, sur base d'accidents constatés. Donc nous ne sommes pas dans la fiction, quand on parle d'une zone à haut risque, on a fait un constat et pour sécuriser un endroit, le radar fixe peut être utile.

D'un autre côté, je pense qu'il est tout à fait utile que la Région wallonne réfléchisse s'il ne faut pas mettre sur pied des collaborations entre la Région et les zones de police locales ainsi que les communes qui gèrent les zones de police locale, parce que là aussi, il y a une responsabilité à prendre. Je n'accepterai pas qu'on montre du doigt l'un sans montrer tous les autres. Il y a donc une responsabilité qui existe aussi au niveau des communes, au niveau des zones de police locale qui, elles, sont compétentes, par exemple, pour organiser le radar mobile. Je pense que la collaboration, dans ce contexte, pourrait consister à ce que d'une part, la zone de police s'engage à un certain nombre de contrôles minimums et d'autre part, en concertation avec la zone de police, à ce que l'on identifie les points qui doivent être sécurisés via un investissement routier. Cela peut être des carrefours dangereux, des virages dangereux, etc., qui seraient sécurisés dans le cadre d'un accord entre la Région et les zones de police locale.

En outre, il me semble que ceux qui plaident pour le radar, plaident, à vrai dire, pour des mesures qui res-

ponsabilisent le conducteur. S'il y a des mesures nécessaires pour responsabiliser le conducteur, c'est qu'il y a trop de conducteurs irresponsables ! Cela peut passer par la prévention, je plaide aussi que cela passe par l'éducation, à commencer dès le jeune âge par éduquer les jeunes et à les préparer à être participant au trafic. La responsabilité du conducteur, pour prendre un exemple concret : je vis dans une région où on conduit assez vite et très souvent, en plein milieu d'un village, où la vitesse est limitée à 50 km/h, on est dépassé par d'autres qui roulent à du 90 km/h, du 120 km/h et même plus. Vous pouvez multiplier les radars jusqu'à l'infini. Sauf à mettre tous les 100 m un radar, on ne résoudra pas, par le seul contrôle. Il faut aussi arriver à une espèce de comportement civique de celui qui est derrière le volant et qui accepterait qu'à l'intérieur d'une localité, on ne roule pas plus vite qu'à du 50 km/h.

Il me semble que les accords avec les polices locales doivent aussi aller dans ce sens, et je partage l'observation que vous avez faite que quand il y a beaucoup de monde sur la route, il y a des accidents, mais moins graves. Quand il y a peu de monde sur la route, on roule plus vite et les accidents sont plus graves. Les contrôles devraient être orientés en fonction de ce paramètre aussi.

Voilà quelques réflexions pour conclure que, en matière de sécurité routière, il y a une responsabilité partagée, qui implique des collaborations entre l'ensemble des opérateurs qui, doivent tous assumer leurs responsabilités.

Mme la Présidente. – Avant de passer la parole à Mme Cornet, j'aimerais savoir, Monsieur Crucke, si le document que vous venez de déposer est effectivement une proposition de résolution et pas une motion déposée en suite des travaux.

M. Crucke (MR). – Il s'agit d'une proposition de résolution.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Cornet.

Mme Cornet (MR). – Monsieur le Ministre, vous nous avez fait part de la nécessité de relativiser les chiffres et de procéder d'une manière scientifique par rapport à un raisonnement, ce que nous voulons bien entendre. Vous nous avez rappelé aussi la mesure de la responsabilité des différents acteurs et des différentes institutions, en mettant l'accent sur le fait que l'aspect du contrôle relevait essentiellement de la Police fédérale, que l'aspect de la sanction relevait essentiellement du pouvoir judiciaire. Soit, mais si nous tenons à rappeler qu'il y a en Flandre 1.000 boîtiers répartis sur 513 sites, qu'il y a en Région bruxelloise 61 boîtiers répartis au travers de 18 caméras et que nous insistons sur la nécessité de la présence des radars, de l'entretien de ceux-ci et des infrastructures, c'est parce que, que vous le vouliez ou non, la Région wallonne a, en la matière, une responsabilité puisqu'elle est responsable de l'installation des boîtiers et de leur entretien sur le réseau autoroutier.

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

Mme Cornet (MR). – Si. Dites-moi pourquoi alors le MET développe des campagnes de promotion pour indiquer qu'il va procéder à la rénovation et à l'entretien de l'ensemble des radars qui sont répartis pour le moment sur 29 sites.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La Région n'a pas cette obligation.

Mme Cornet (MR). – Pourquoi vous acharnez-vous à répondre à nos questions en la matière ? Il y a une obligation de la Région. Par rapport à cela, je suis heureuse de vous entendre dire que vous êtes disposé à assumer vos responsabilités. Il est temps de se remettre en question. La présence des radars, notamment sur le réseau qui dépend de vos compétences et de vos responsabilités, ayant comme sens qu'à un moment donné il convient de donner un signe clair aux automobilistes, pour les sensibiliser aux conséquences de leur comportement.

Vous soulignez le fait que vous avez une responsabilité par rapport à la qualité du réseau, effectivement. Mais j'aurais été heureuse de vous entendre au-delà de cette affirmation sur vos intentions claires en la matière, votre plan d'investissement, les travaux que vous aller opérer.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Vous l'avez, il s'agit d'un budget de 200 millions d'euros par an.

Mme Cornet (MR). – Non, nous ne l'avons pas, on n'a pas le détail et on aurait été heureux de l'entendre, cela faisait partie du corps de cette interpellation.

Dans l'absolu, je regrette de ne pas avoir eu de réponse à mes questions, très clairement. Vous avez renvoyé vers le pouvoir judiciaire, vers la Police fédérale, vers vos collègues, mais vous ne nous avez pas clairement dit ce que vous étiez disposé à assumer, si ce n'est que vous vous dédouanez des déclarations et de l'attitude de votre Administration et au travers des campagnes de presse du MET par rapport à la présence des radars sur le territoire de la Région wallonne. Nous en prenons note.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Fourny.

M. Fourny (cdH). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour la réponse que vous avez apportée, mais elle appelle, dans mon chef, quelques commentaires. Par rapport à la fin de mon intervention, liée à l'état du réseau, je prends acte de l'intérêt que vous portez à la nécessité de remettre en état notre réseau et des investissements conséquents qui sont annuellement apportés à cet effet.

J'espère aussi qu'à l'avenir la vignette automobile nous permettra d'accentuer cette manœuvre, pour autant que l'on puisse aboutir à un résultat concret, mais nous n'en sommes pas là, donc contentons-nous déjà des moyens qui sont dévolus à cette fin.

Pour ce qui est de la problématique des radars, je pense que nous avons une perception des choses quelque peu différente. Je suis intimement convaincu que la régulation du trafic peut aussi passer par une prévention liée à des radars fixes, et j'estime que ces derniers sont moins dangereux que les radars mobiles, au regard de l'attention qu'ils peuvent apporter au niveau des automobilistes.

Je reconnais que le contrôle appartient effectivement aux zones de police, à l'UPC, c'est indéniable, incontestable que la sanction est liée au monde judiciaire. Cependant, là où je ne partage pas tout à fait votre point de vue, c'est que je pense qu'une politique qui pourrait être initiée ou qui serait initiée par le Gouvernement fédéral – l'UPC en particulier sur les autoroutes – d'installer des radars fixes, doit passer par une concertation préalable avec vos services, avec vous-même.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est indiscutable. Mais concertation ne veut pas dire que je paye !

M. Fourny (cdH). – Évidemment. Quand on parle de concertation, c'est «d'autorisation».

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Pas de problème. J'ai dit que ma collaboration était totale. Je tiens à vous rassurer.

M. Fourny (cdH). – J'entends alors que nous sommes d'accord sur le fait qu'une concertation préalable doit passer par votre intermédiaire, et que vous êtes ouvert à la discussion.

Je prends acte de votre position sur cet élément et nous sommes donc d'accord.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Sur les radars, voici mon avis : vous mettiez l'accent sur les fixes, j'ai parlé aussi des mobiles. Nous ne sommes pas en contradiction et je pense que, rapidement, chacun va admettre que les deux approches sont complémentaires. Je le pense vraiment, on ne sait pas fonctionner rien qu'avec des fixes.

M. Fourny (cdH). – Elles peuvent être complémentaires si on prévoit, par exemple, le long des autoroutes, des endroits où les fixes peuvent se mettre de temps à autre, des endroits qui sont spécialement dévolus à cette fin. Mais là où c'est inadmissible, c'est que l'on permette à des agents de l'UPC de se cacher derrière des ponts, derrière des centrales électriques ou des ustensiles de ce type qui, en fait, quelque part, constitue une espèce de provocation des forces publiques à l'égard des véhicules et des conducteurs. Là, manifestement, j'estime qu'il y a danger.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je ne sais pas défendre deux logiques. Quand je dis que le contrôle est du ressort des forces de police, elles organisent leurs contrôles comme elles le souhaitent.

M. Fourny (cdH). – Je pense que dans le cadre de la concertation qui s'impose, quoi qu'il arrive, pour les radars fixes, cette même concertation devrait également avoir lieu pour les radars mobiles afin qu'il y ait des espaces qui soient spécialement dédicacés à cette fin, afin de sécuriser le conducteur également et quelque part, aussi, créer des étapes où il y a un risque d'y avoir un radar et rend attentif et sensibilise le conducteur. Cela fait également partie d'un rôle de prévention. J'attire simplement votre attention là-dessus et je pense que la concertation devrait s'intensifier avec le niveau fédéral pour pouvoir apporter des réponses concrètes aux attentes.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je voudrais, là aussi, dire qu'on a pris tous les contacts, pour bien vous confirmer notre volonté, vous savez qu'on a changé de Direction générale à la Police fédérale, vous êtes probablement au courant, et nous avons déjà rendez-vous au plus haut niveau le 23 avril pour essayer de bien préciser les actions. Le rendez-vous a été confirmé aujourd'hui. Ce n'est pas une demande formulée aujourd'hui, c'est le choix de la date.

Mme la Présidente. – Merci à tous les intervenants. Après ce long débat, je propose de procéder à une interruption de quelques minutes et je rends la présidence à M. Fourny.

– *La séance est suspendue à 15 heures 55 minutes.*

– *La séance est reprise à 16 heures 23 minutes.*

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

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LES MARQUAGES ROUTIERS DE LA CHAUSSÉE DE BRUXELLES À BLICQUY»

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 «les marquages routiers de la chaussée de Bruxelles à Blicquy».

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

M. Crucke (MR). – Merci Monsieur le Président. Blicquy se situe à Leuze. Le marquage en question n'est pas – d'après mes renseignements – propre à l'endroit. C'est un marquage, malgré tout, qui semble un peu hirsute. Expliquons-nous, Monsieur le Ministre : nous avons une chaussée à trois bandes et dorénavant, la bande centrale a été divisée par une double ligne discontinue. À interface, il y a un carré strié. Une photo est parfois mieux qu'un long discours, vous voyez la double bande striée et à interface régulière, ce carré zébré.

Je dois reconnaître qu'en soi, c'est très joli, le MET a fait fort au point de vue esthétique. Mais la difficulté, c'est que les spécialistes se heurtent sur la réglementation qu'il convient d'appliquer à ce genre de phénomène pictural. La police dit qu'il est hors de question de dépasser, on a réduit la vitesse, il n'y a plus que deux bandes utiles. Le MET, dans un premier temps, dit qu'on ne peut pas dépasser, puis revient sur ses propos et dit qu'on peut dépasser sur la bande discontinue. Mais vous verrez que cette bande est relativement courte, et il faudrait avoir un puissant bolide pour dépasser sur cette bande discontinue et pouvoir se remettre sur la droite.

Ce genre de marquage, on le fait certainement avec une bonne intention au départ, qui est de rentrer dans les statistiques de baisse de la sécurité routière. Mais lorsqu'un marquage arrive à poser plus de questions qu'il n'en résout, on se pose quand même d'autres questions.

Monsieur le Ministre, mes questions sont les suivantes.

Où a-t-on déniché ce type de modèle ? Quelle est sa signification exacte ? Ne conviendrait-il pas de s'entendre avec les forces de police – ceux qui sont en amont – pour communiquer de manière à clarifier les choses ? Parce que je vous avoue que pour l'instant, les automobilistes se demandent à quel jeu ils sont pris.

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 voudrais dire que je comprends toute la pertinence de l'intervention de M. Crucke et je pense que cela s'inscrit bien dans le débat que nous avons eu tout à l'heure, c'était un des éléments.

En fait, je dois vous dire – sans allonger le temps de réponse – qu'on a relevé bien souvent que les routes à trois bandes étaient souvent accidentogènes, d'une manière générale, et celle-ci n'échappe pas à la réflexion. C'est le premier élément.

Actuellement, il y a sur cette route – vous allez voir que notre approche est conforme à la photo que vous nous avez montrée – : deux pistes cyclables, deux voies de circulation séparées par une berne centrale, matérialisée par un marquage discontinu rapproché – on le voit très bien sur la photo –, entrecoupée de zones striées. Je dois reconnaître que c'est la première fois que je vois, moi aussi, ce genre de choses.

En fait, l'objectif est de permettre le dépassement du véhicule lent ou à l'arrêt, tout en ne créant pas – tel est l'objectif – une bande de dépassement en continu.

Je dois aussi vous avouer qu'aucune remarque n'a été formulée par la police concernant notre approche. Au-delà de cela, il est évident que nous tirerons les conclusions sur base des statistiques. Jusqu'à présent cela a l'air de fonctionner, mais peut-être peut-on en reparler. Au-delà de cela, il est également vrai que le revêtement présente quelques dégradations – je vais un peu au-delà de votre intervention, mais on va vraiment essayer de vous apporter la réponse la plus complète possible –, on a refusé la réception des travaux en fonction de cela. Dès que le temps sera meilleur, je peux vous assurer que les réparations seront effectuées.

Il existe quelques endroits comme celui-là – on ne peut pas dire que cela soit particulièrement répandu – c'est vraiment pour éviter que, par exemple, un véhicule lent, un tracteur ou autre, la zone permette le dépassement mais ne recrée pas une route à trois bandes. On n'a pas une bande de dépassement continu, tout en ne restant pas bloqué pendant un long moment, où l'on risque de faire n'importe quoi, n'importe où, derrière des véhicules lents. C'est cela la tentative d'essai qui a été faite.

M. Crucke (MR). – Mais comment l'automobiliste est-il informé qu'à un moment donné, il va y avoir cet élément d'interdiction ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Il voit les zones striées devant lui. Il a la ligne discontinue, qui lui permet de passer, et après il doit se rabattre immédiatement. Il n'y a plus trois bandes.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie le Ministre pour sa franchise, parce que les points d'autorisation sont maintenus. Je sais qu'à Leuze, on n'est pas loin de Lessines et Magritte a fait des œuvres extraordinaires en partant de Lessines. Je ne sais pas s'il faut qu'on concurrence un peintre extraordinaire par ce type de montage sur la route.

Je vous invite à réfléchir simplement, par rapport à ce que je ne nous souhaite pas, l'accident éventuel qui amènera un certain nombre de complications et de conflits. Imaginez-vous ce que les assurances diront, ce que la police dira, on sera parti dans des contentieux qui devront être tranchés par les tribunaux. Il faudra bien, à ce moment-là, qu'on soit clair par rapport à cette logique.

Ce que je vous demande, c'est d'analyser très réglementairement ce type de montage et, dans la mesure du possible, de me tenir informé de la solution qui sera apportée. Parce que j'entends bien que vous ne comptez pas les multiplier, je pense d'ailleurs que c'est ce qu'il y a de mieux à faire, c'est de ne pas multiplier ce type d'initiatives.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, ET À M. COURARD, MINISTRE DES AFFAIRES INTÉRIEURES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE, SUR «LA TECHNIQUE DE L'OVERLAY EN BÉTON»

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, et à M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique, sur «la technique de l'overlay en béton».

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

M. Crucke (MR). – Merci Monsieur le Président. C'est aussi un sujet qui avait déjà été évoqué dans le cadre de cette Commission, sur une technique qui semblait apporter un certain nombre d'avantages – en tout cas c'est comme cela qu'elle était décrite – à la fois en matière de gain de temps, de gain d'argent et de longévité.

Quel était le processus ? On ne devait pas déterrasser l'ensemble de la route mais, par un procédé technique, on pouvait refaire une route plus rapidement, qui coûtait moins cher et durait plus longtemps. À l'époque, ce type de projet avait été mené dans deux communes – de mémoire – : Wanze et Braives. Ce projet pilote, comme tout projet pilote, méritait évidemment à avoir un rapport d'expertise, des conclusions. La question datait d'octobre dernier et la réponse était de dire que vous attendiez, Monsieur le Ministre, ce rapport d'expertise. Je suppose qu'il est arrivé. Ce que je vous demande, ce sont les conclusions de ce rapport d'expertise.

De plus, y a-t-il là, effectivement, un élément positif qui peut être dégagé ? Les qualités qui étaient vantées sont-elles celles qui ont été retrouvées ? Dans la mesure où c'est le cas, peut-on imaginer qu'on va les multiplier sur le plan régional, avec cet avantage de pouvoir améliorer plus de routes, avec moins de temps et moins d'argent à consommer ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre, qui répondra en son nom et au nom de M. le Ministre Courard.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La technique de l'overlay en béton est utilisée depuis une trentaine d'années.

Parmi les plus anciennes réalisations, nous avons notamment la RN 77 entre Tournai et Courtrai en 1978 ; la RN 4 entre Namur et Marche en 1979 ; la RN 275 entre Rixensart et Court-St-Etienne en 1981, ou encore la 55 entre Soignies et Enghien en 1985. Tout récemment, on vient de faire 12 km de l'autoroute E411 entre Longliers, Rulles et Ath.

Cela ne sait pas s'appliquer partout. En effet, la technique est impossible en zone urbaine, sous des ouvrages d'art, sur des ouvrages d'art en raison notamment des surcharges occasionnées. Ce n'est donc pas une solution miracle. C'est une des techniques.

Au sujet de Wanze, nous avons interrogé M. Courard sur le sujet. Il a été proposé de comparer un tronçon comprenant une mise en place en béton monocouche de 23 cm d'épaisseur à un tronçon réalisé en deux couches, une de 17 cm suivie immédiatement d'une deuxième couche – béton frais sur béton frais – de 6 cm. Les deux tronçons réalisés, l'un en béton monocouche et l'autre en bi, ont été analysés en ce qui concerne l'aspect pla-

néité ; on a pu comparer que le tronçon bicouche offre un meilleur résultat, mais a un coût un peu supérieur par rapport au monocouche. Côté résistance, les deux tronçons offrent des caractéristiques identiques.

Maintenant, ils font des analyses sur le comportement à moyen terme. Certains tests doivent encore être exécutés, notamment en ce qui concerne l'évolution de la résistance des bétons et les caractéristiques sonores. Ceux-ci devraient être faits en période de trafic moins dense, car le chemin de Huccorgne à Warnant est emprunté tous les jours par un nombre impressionnant de camions.

En première analyse, on peut donc conclure que :

– la technique de revêtement en béton de ciment permet une grande résistance au charroi lourd ;
– l'utilisation de la technique bicouche devrait être améliorée pour tenir compte plus systématiquement de produits de recyclage en sous-couche et de granulats plus fins en couche de roulement afin d'en diminuer encore le coût de réalisation au m^2 ;
– le coût de ce type d'investissement reste toujours supérieur à la réalisation d'un ouvrage du même type avec revêtement en asphalte, mais il a par contre une durée de vie estimée trois à quatre fois supérieure à un revêtement en asphalte. À cet effet, une analyse sur coût de départ et gain financier à long terme sera jointe au rapport final.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LE TRANSFERT DES VOIRIES PROVINCIALES»

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 transfert des voiries provinciales».

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

M. Borsus (MR). – Merci Monsieur le Président. C'est un dossier, vous en conviendrez Monsieur le Ministre, qui a fait couler abondamment d'encre et de salive, puisqu'on parle, depuis la législature précédente, de ce transfert et un arrêté d'exécution devait traduire la date à laquelle ce transfert serait effectif. On doit bien constater qu'aujourd'hui la situation est toujours en l'état, avec, me semble-t-il, des difficultés ; des difficultés pour les provinces, qui ignorent si elles vont pouvoir déposer leurs programmes triennaux et d'autre part, des difficultés en termes de personnel, puisque le personnel affecté à ces services au sein des administrations provinciales ne sait pas de quoi demain sera fait. Par ailleurs, il y a même des inquiétudes en termes de sécurité, puisqu'il est difficile, pour un gestionnaire de la voirie, de pouvoir programmer, notamment en incluant dans les plans triennaux, mais aussi en incluant dans des programmes d'entretien ou de réfection plus structurelle, une voirie s'il ne sait pas si demain il en sera toujours le maître d'œuvre.

La dimension syndicale ne doit pas être ignorée. Il est tout à fait humain, et dans la bouche d'un libéral, vous ne serez pas surpris d'entendre ce plaidoyer en faveur des travailleurs, puisqu'à l'évidence, le personnel ne sait pas comment, sous quelles conditions il pourrait être ou non intégré. Je ne vois pas d'indication que ce dossier puisse avancer. Il me semblait que le canevas était pourtant relativement simple, avec le transfert des équipes, avec le transfert de la charge des emprunts et avec une négociation à avoir avec les provinces, sachant que vous avez géré des dossiers d'une plus grande amplitude et d'une plus grande complexité.

Je me demandais si je ne devais pas m'adresser directement à vous, désormais, puisque je constate que du côté des pouvoirs locaux, ce dossier semble au point mort depuis longtemps. Je pense qu'il faut donner un signe aux provinces, il faut donner un délai. Je pense qu'il faut avancer. Ou alors il faut dire qu'on ne reprend pas les voiries ! À partir de maintenant on doit, me semble-t-il, enclencher la vitesse supérieure.

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 Borsus, je comprends votre question. Effectivement, le problème porte sur 700 km de routes provinciales. Pour information : si nous prenons les routes régionales, cela fait 7.000 km. Il est vrai que le dossier a déjà été à l'ordre du jour durant la législature précédente et je ne vous cacherai pas que – un peu comme vous l'avez exprimé – je pensais que, de manière relativement aisée, le dossier allait pouvoir se clôturer. Mais force est de constater que tel n'est pas le cas. Nous avons eu une réunion dernièrement sur le propos. Manifestement, quand cela ne coince pas d'un côté, cela coince de l'autre, et cela ne se débloque pas.

Alors nous avons prévu qu'il pouvait être transféré sur base volontaire, puisqu'on ne pouvait pas les obliger à venir à la réunion, personne ne veut venir. À tel

point que j'ai dit – parce que c'est le fond du problème, et les routes peuvent rester provinciales, il ne faut pas croire que je pleure pour les avoir – que j'étais d'accord de m'inscrire – parce que je trouve que cela s'inscrivait – dans une logique de rationalité, et je continue à le penser. Dans la mesure où cela n'avance pas, j'ai demandé et obtenu du Ministre Courard qu'il indique clairement dans les circulaires aux provinces, que ces routes étaient toujours de leur ressort, qu'il fallait toujours les entretenir. Parce que le problème additionnel qui se pose, c'est qu'on a tendance à dire au niveau provincial : «*On va les transférer, donc n'y mettons pas d'argent.*». Donc j'ai demandé expressément au Ministre Courard qu'il indique aux provinces qu'elles étaient toujours de leur ressort et qu'elles devaient être entretenues.

Voilà, Monsieur Borsus, le point sur la question.

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse, mais vous conviendrez qu'il y a presque cinq ans que l'on discute de ce dossier, puisque la disposition remonte à 2002.

De deux choses l'une : ou bien ce transfert se concrétise ; ou bien on amende le décret, on ne transfère pas les voiries provinciales parce qu'on estime qu'il ne faut pas les transférer pour une quelconque raison. Mais je pense que le *statu quo* n'est pas défendable, d'autant que, même si une circulaire va rappeler, on connaît dans la hiérarchie juridique la valeur d'une circulaire, c'est-à-dire pas énorme. Donc à cet égard, il est très clair qu'on a quand même un élément d'incertitude qui plane et qui fait qu'on ne peut pas nécessairement faire le reproche aux provinces de ne pas aller programmer des investissements structurants, sachant bien qu'elles ne sont pas nécessairement à la manœuvre.

D'autre part, quelle va être l'attitude du Ministre des pouvoirs locaux et des travaux subsidiés si les provinces disent que, dans le programme triennal, elles mettent la réfection d'un pont sur telle voirie en 2009 ? Il dira oui. Donc il va consacrer, éventuellement, le fait que, encore deux ou trois ans, les voiries resteront provinciales. Et à l'inverse, si ces provinces notent ces investissements, cela veut dire qu'elles se privent d'autres espaces, d'autres capacités d'investissements.

Je ne peux vraiment que délivrer un message : il faut en sortir. Donc, que le Gouvernement statue, c'est oui, c'est non, on les reprend, on ne les reprend pas ; si on les reprend pour les vacances, cela doit être ficelé. On a transféré des pans entiers, du niveau fédéral, de l'Agriculture, des domaines beaucoup plus importants, beaucoup plus difficiles, me semble-t-il, et les questions de personnel, de budget, etc., ont bien pu être réglées. Donc je ne vois vraiment pas quelle est l'ampleur des difficultés qui peut, à ce point, bloquer le dossier. Il y en a, certes, mais au point de bloquer le dossier pendant cinq ans, je suis quand même perplexe.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA FERMETURE DE LA VOIE RAPIDE URBAINE À LILLE»

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 «la fermeture de la voie rapide urbaine à Lille».

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

M. Crucke (MR). – Merci Monsieur le Président. Là aussi, Monsieur le Ministre, c'est un dossier sur lequel je suis obligé de revenir, parce qu'il me semble que la solution tarde à venir, mais les problèmes ne sont pas moins graves et persistants. Vous connaissez la décision unilatérale du préfet du Nord-Pas-de-Calais de détourner le trafic venant du sud vers l'ancien poste frontière de Lomain plutôt que de lui permettre de traverser, comme il le faisait auparavant, la métropole lilloise.

La conséquence, c'est 3.500 camions par jour, en plus, pour nos routes, c'est la fluidité sur l'A17, entre Tournai et Bruges, qui en prend un sacré coup, pour ne pas dire qu'elle est compromise. Ce sont les infrastructures, qui sont touchées, je dirais, pour être plus exact, coulées, puisque l'échangeur du poste frontière est carrément en réfection, donc on imagine en plus ce que cela peut avoir comme conséquence sur la sérénité non pas seulement des débats, mais sur la sécurité des autoroutes et des routes.

Monsieur le Ministre, vous aviez prévu un certain nombre d'initiatives, notamment celle d'interpeller le pouvoir au niveau européen, celle aussi d'interpeller *in fine* votre collègue français. Les autorités françaises font-elles toujours, à l'heure d'aujourd'hui, la sourde oreille ? La Commission européenne s'est-elle prononcée sur la légalité de ce détournement de trafic et sur le fait qu'on pointait cet axe comme un axe du réseau transeuropéen ? Ce qui rendrait totalement illégale la décision du préfet.

Quel sort est finalement réservé à la 507, pour laquelle le Bourgmestre de Brunehaut – et je le comprends d'ailleurs – a dû prendre un certain nombre de mesures pour empêcher la traversée de sa commune par un charroi, mais en même temps mettre en difficulté d'autres entreprises de sa propre commune ? Je pense

qu'il n'avait d'ailleurs pas beaucoup le choix. Là aussi, on reporte le trafic sur d'autres voiries.

Je pense qu'il est temps que cette saga prenne fin, que vous tapiez du poing sur la table, que vous vous énerviez auprès de l'autorité française, si besoin en est. Mais on ne peut pas continuer – nous, au sein du Hainaut occidental, et vous, que ce soit également sur les routes de la Région – à avoir ce genre de décision, car c'est quand même cela qui est le plus inadmissible, c'est que des décisions unilatérales soient prises, sans qu'il y ait la moindre négociation, sans qu'il y ait la moindre discussion. J'ai encore vu le Préfet qui nous vantait, hier, l'Eurodistrict – tout d'un coup il découvre les joies de l'Eurodistrict du Hainaut occidental, du Courtraisis et du Nord-Pas-de-Calais – mais quand c'est pour nous mettre des bâtons dans les roues, manifestement, il n'a pas eu besoin d'Eurodistrict.

Je voudrais, Monsieur le Ministre, qu'une décision énergique soit prise et que vous mettiez fin à cette mauvaise histoire franco-belge.

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, je suis en mesure de vous donner les éléments de réponse suivants. Une des facettes de votre intervention concerne l'autorité française. Le Ministre Perben nous a fait parvenir, le 16 janvier dernier, un courrier dans lequel il évoquait la nécessaire reprise des concertations franco-belges en vue de solutionner les enjeux de régulation de trafic à l'échelle transfrontalière. Il se dit par ailleurs conscient des difficultés que la décision du préfet Canepa peut engendrer sur notre territoire. Sur cette base, nous pouvons donc envisager une reprise des concertations, tant en ce qui concerne le projet de l'A24, que l'interdiction de transit sur l'A22 dans les prochaines semaines.

De plus, la position européenne. Je voudrais vous rappeler qu'un courrier conjoint signé par mon collègue Peeters et moi-même avait été adressé au Ministre fédéral Landuyt, afin qu'il questionne officiellement le Commissaire Barrot quant à la légalité de la décision du Préfet Canepa, compte tenu que l'A22 est reprise au RTE. Le Ministre Landuyt a questionné le commissaire Barrot à ce propos, le 19 février dernier, et nous sommes toujours dans l'attente de la décision de ce dernier.

En outre, une concertation politique. Une rencontre sera organisée prochainement entre les Ministres-Présidents des Régions wallonne et flamande, avec notamment à l'ordre du jour la problématique de l'A22. Cette rencontre permettra, je l'espère, de déterminer une position commune entre nos Régions avant la reprise du dialogue annoncé avec le partenaire français.

Par ailleurs, des contacts réguliers entre les divers cabinets concernés par la question ont lieu, afin de s'échanger des informations et de déterminer la meilleure façon de procéder.

Nous sommes évidemment – vous l'aurez compris – tributaires des décisions même si – j'espère que vous en conviendrez – nous mettons tout un œuvre pour apporter une solution à ce problème, qui est un problème important.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je suis conscient que le travail s'effectue, qu'il ne doit pas être facile en la matière. Ceci dit, Monsieur le Ministre, quand le Ministre français vous dit qu'il reprend les concertations sans suspendre les hostilités, je trouve cela indélicat. Parce qu'entre-temps, c'est nous qui subissons toutes les nuisances de cela. J'aurais aimé qu'il ait aussi la correction de vous dire : «*On reprend là où on s'est arrêté* ab initio *et puis on discute*.». Il ne l'a pas fait et c'est une difficulté supplémentaire, d'autant qu'en France, on pourrait imaginer que dans quelques semaines, il y ait d'autres personnes pour ces responsabilités, ce qui ne facilitera pas la chose.

En outre, par rapport à l'Europe, «on attend et on voit», j'ai compris. Le fait que l'A22 sera discutée entre les Ministres Di Rupo et Leterme n'est en soi pas une mauvaise chose, mais cela ne réglera pas le problème par rapport aux Français. C'est vraiment là qu'est la difficulté.

Je vous engage à suivre ce dossier à la lettre, je ferai également de même à votre égard.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA PROPRETÉ DU RÉSEAU ROUTIER ET AUTOROUTIER»

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 «la propreté du réseau routier et autoroutier».

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

M. Stoffels (PS). – En ce qui concerne l'évolution des quantités de déchets ramassés, nous constatons

que depuis l'année 2000, et jusqu'en 2003, une hausse continue des quantités a été enregistrée.

En 2006, les quantités suivantes ont été récoltées le long de nos routes :

– poubelles : 4.626 tonnes ;
– ramassage manuel le long des routes : 2.527 tonnes ;
– pneus : 194 tonnes ;
– batteries : 1.760 kilogrammes ;
– publicités non autorisées : 30.930 pièces.

Ce sont des constats que je cite et qui faisaient partie de votre note au Gouvernement.

Afin d'augmenter l'attractivité touristique de la Wallonie et la propreté du réseau routier et autoroutier aux abords des grandes villes, le Gouvernement wallon approuve – sur votre proposition – l'augmentation des moyens budgétaires consacrés à la propreté du réseau routier et autoroutier, des moyens passant de 5 millions, en 2006, à 16,5 millions, en 2007. C'est une mesure dont on peut particulièrement se réjouir.

Les Directions territoriales de Mons, Charleroi et Liège comportent, selon les indicateurs de propreté réalisés par le MET, les endroits où la problématique de la propreté est particulièrement sensible. Chaque usager de la route peut s'en rendre compte par lui-même aux abords des routes et autoroutes. Il serait sans doute utile de penser à l'achat de matériel roulant spécifique en vue d'améliorer l'équipement de ces trois directions.

Le Gouvernement wallon décide en plus de renforcer le nombre de PTP à concurrence de – j'arrondis les chiffres – 170 équivalents temps plein, pour un montant de 3,5 millions d'euros. Moyens humains qui seront affectés exclusivement à la propreté dans les districts et régies. Par ce biais, les services du MET auront la possibilité de mener à bien des politiques de ramassage de déchets systématiques.

Le Gouvernement annonce un projet de décret qui renforcera le rôle de la police domaniale et permettra la mise sur pied d'une équipe permanente de dix agents habilités à dresser des amendes administratives à l'encontre de tout contrevenant.

Monsieur le Ministre, ce sont des mesures que je ne peux qu'applaudir des deux mains, parce que la propreté de notre réseau routier est tout aussi une préoccupation que l'état de nos routes, son entretien, et sa sécurisation.

D'où vient cet argent nouveau ? S'agit-il d'une initiative ponctuelle qui sera limitée à cette année-ci ou s'agit-il d'une initiative que vous envisagez être récurrente ? À titre personnel, je crains que, à peine les déchets et les ordures ramassées, de nouveaux déchets vont à nouveau rendre nos routes inconfortables.

Permettez-moi de conclure par une suggestion, ou une question : est-il aussi prévu d'augmenter, éventuellement, le nombre de poubelles et de les vider plus régulièrement ? Le constat est tout à fait banal : c'est très souvent aux alentours de poubelles non vidées qu'on trouve le plus de déchets.

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 voudrais vous remercier pour vos encouragements dans le cadre de la politique volontariste que je mène en faveur d'un réseau plus propre et dégageant une image la plus positive de notre réseau.

En ce qui concerne la facette matériel roulant spécifique pour l'équipement des directions de Mons, Charleroi et Liège – je me réjouis de les avoir prochainement, j'y crois beaucoup –, les commandes sont passées, et nous devrions les avoir dans les prochains mois. C'est imminent.

Quant à vos craintes de récidives, j'espère que les diverses campagnes de sensibilisation et la répression accrue suite à ces nouveaux recrutements à la police domaniale arriveront à dissuader les pollueurs, et que dès lors je ne serai plus dans l'obligation de dépenser autant d'argent pour cette problématique, alors qu'il y a tant à faire notamment en matière de sécurité routière.

Pour ce qui est des poubelles, je suis d'accord avec votre constat : quand elles débordent, cela appelle à des déchets additionnels. L'effort portera sur le nombre et la fréquence des ramassages.

Voilà tout ce qu'on envisage de faire, parce que nous voulons évidemment contribuer à améliorer la propreté de nos routes et autoroutes – parce que le problème se pose aux deux niveaux – et agissant de la sorte, essayer de donner une image plus positive de notre Région.

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

M. Stoffels (PS). – Je ne peux qu'applaudir des deux mains pour la réponse que le Ministre vient de donner. C'est une réponse qui va parfaitement dans le sens que je souhaitais, c'est-à-dire une prise en considération plus importante de la problématique et de la propreté du réseau routier, et notamment autoroutier qui, pour celui qui rentre en Région wallonne, est la première carte de visite. C'est-à-dire quand on entre de Hollande, d'Allemagne, de Luxembourg ou de France en Wallonie, la propreté des autoroutes est la première impression qui marque.

Je ne vais pas m'étendre sur l'ensemble des détails que vous avez évoqué pour garantir le résultat en matière de propreté, sauf de vous encourager de ne pas

seulement mener une campagne ponctuelle. Je ne me fais pas d'illusions sur le comportement des usagers, c'est comme en matière de sécurité routière, on peut évoquer des règles tant que l'on veut, il y aura toujours des récidivistes. Il faudra faire face en agissant de sorte que les ordures et les déchets soient ramassés.

M. le Président. – Je vous informe que la question orale de M. Wesphael sur «le trilogiport d'Hermalle-sous-Argenteau» est transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. WESPHAEL À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA LIAISON CEREXHE-HEUSEUX-BEAUFAYS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays».

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

M. Wesphael (Écolo). – M. le Ministre connaît mon point de vue à cet égard, cela fait des années que nous en débattons et que je pose la question de l'opportunité de réaliser cette liaison, et cela fait des années que nous n'avons pas le même point de vue du tout sur ce tronçon autoroutier.

À un mois du dépôt du permis, permettez-moi Monsieur le Ministre de vous interroger une fois encore sur trois enjeux globaux soulevés par ce choix.

D'abord, les enjeux financiers, la création de cette portion d'autoroute de 12,5 kilomètres va coûter un minimum, selon les chiffres du MET, cela coûtera 250 millions d'euros, plus TVA, dont une bonne part couverte par un emprunt à la Banque européenne d'investissement.

Cela va probablement priver la région liégeoise de possibles moyens pour développer et financer d'autres projets. Est-il vraiment opportun de continuer à mettre tous ses œufs dans le même panier automobile : consacrer l'essentiel des disponibilités financières à la route et ne raisonner qu'en fonction des quatre roues ?

Concernant les enjeux de mobilité, pour Écolo, il y a bien mieux à faire que de persister dans des schémas de mobilité du passé. Au regard des enjeux de mobilité de l'agglomération, seul un projet commun et global de transport en commun structurant, allant de Seraing à Herstal et de Fléron à Ans, peut résoudre la question des embouteillages, du parcage, des nuisances sonores et de la pollution. Lors des dernières élections communales, nombre de bourgmestres en région liégeoise se sont prononcés en faveur de ce projet. Encore que, avant la campagne électorale communale, j'ai assisté à une conférence sur le devenir de Liège et j'ai entendu le Bourgmestre de Liège s'y opposer très formellement. Son Premier Échevin n'était pas très favorable non plus en disant que cela va générer un exode urbain complémentaire à ce qui existe déjà aujourd'hui avec le tunnel, et reprochant au MET et au Ministre, clairement, sans citer de nom…

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Tout le monde m'identifie, on n'en est plus à ce stade-là !

M. Wesphael (Écolo). – Aujourd'hui, j'entends la volte-face du candidat à la présidence du Parti socialiste de Liège, appelant finalement à la réalisation de cette liaison autoroutière, en peu de temps et, en réalité, demandant un certain nombre de compensations, de garanties pour qu'on n'implante pas des méga-structures commerciales à toutes les sorties de l'autoroute, qui feraient en sorte que, une fois de plus, il y ait un exode urbain important.

Enfin, concernant les enjeux climatiques, je ne pense pas devoir vous les rappeler. Il est évident que ce sera un nouvel appel d'air, au niveau trafic ; et pas seulement au niveau du trafic international, puisqu'aujourd'hui on signale que cette liaison est liée au fait que le trafic international est important, or, il ne représente que 10 % ; il s'agit plus d'un trafic interrégional, interlocal, qu'un trafic international.

Donc, je suis convaincu qu'il y a encore moyen d'éviter le pire et que le pire n'est pas certain. Dès lors, Monsieur le Ministre, je connais vos convictions en la matière et je les respecte, mais j'essaie encore de vous convaincre qu'aujourd'hui, à Liège, on va vers une forme d'unanimisme en faveur d'un grand réseau de transport en commun structurant dans le cadre, à terme, d'une communauté urbaine. Il y a quelque chose qui démarre. Mais croyez-vous sincèrement que nous pourrons financer les deux, c'est-à-dire à la fois l'utilisation de Cerexhe-Beaufays et par ailleurs, un montage financier dont vous pouvez trouver les modalités – parce que c'est votre compétence en particulier – pour financer la construction d'un tram moderne en site propre sur l'arrondissement de Liège ?

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 pense que chacun connaît les positions défendues par les uns et les autres. C'est la démocratie et je suis profondément respectueux des positions défendues par les autres. Je voudrais rappeler une fois encore, ici en commission, ma position.

Je pense qu'il faut se battre et investir dans les modes alternatifs. Je suis convaincu de cela. Dans ces modes alternatifs, il y a les transports en commun – tram, bus, train – mais aussi les voies d'eau, qui dépendent de mes compétences. Personne ne pourra me faire le reproche de ne pas y accorder une attention très grande. J'attends toujours que quelqu'un puisse m'en faire le reproche.

Cela étant dit, la réponse dans l'immédiat, il faut bien reconnaître qu'il y a de plus en plus de demandes de mobilité, de transport, que ce soit de personnes ou de marchandises, et la seule réponse possible est la route. Je ne suis pas un obsédé de la route, j'ai dit qu'il faut investir au maximum dans les modes alternatifs, mais je crois que la réponse ne peut être qu'une réponse à moyen, voire à long terme. Prenez l'exemple du tram : pourquoi pas ? Je n'ai vraiment rien contre ce projet (éminemment liégeois en l'occurrence). Il est clair que si on est objectif et qu'on parle de cela aujourd'hui, imaginez-vous à quel horizon on peut imaginer la voie.

Je constate que la liaison E25-40, en l'occurrence au tunnel de pointe, est aujourd'hui saluée de toutes parts. C'est un plus incontestable, très sécurisé. Si je n'avance pas aujourd'hui sur la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays, demain, il y aura des bouchons. Chaque année, qu'on le veuille ou non, on constate qu'il y a une augmentation du trafic. Il existe et il va aller en augmentant. Et en fait, j'espère qu'il y aura une demande additionnelle aux besoins de transport de personnes et de marchandises, car c'est intimement lié à l'activité économique. Je pense que le développement économique d'une région, d'un pays, passe par le développement des besoins en transport. C'est une réalité et c'est pourquoi je crois vraiment qu'il faut réaliser Cerexhe et Beaufays. Je le crois et je le dis avec sincérité. Mais je comprends le point de vue des autres.

Je voudrais aussi profiter de votre question pour dire à chacun combien nous avons concerté les différentes communes concernées, combien – parce que vous m'attaquerez encore en me disant que cela va coûter beaucoup plus cher que ce qui était prévu à l'origine – à chaque concertation, nous avons vraiment essayé d'intégrer au mieux les demandes des riverains, les aspects environnement, on a vraiment essayé de le prendre en compte au maximum. Mais je continue à penser que c'est un élément important pour la mobilité, pour le développement économique, en l'occurrence du pays de Liège, mais je dirais la même chose pour la sortie Sud de Charleroi, comme je l'ai dit pour Strépy, il n'y a pas de sous-régionalisme.

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

M. Wesphael (Écolo). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, ET À M. LUTGEN, MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TOURISME, SUR «L'AVENIR DES BÂTIMENTS DE LA FONDERIE GIOT À MARCHIENNE-AU-PONT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine et à M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, sur «l'avenir des bâtiments de la Fonderie Giot à Marchienne-au-Pont».

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

M. Fontaine (MR). – Monsieur le Ministre, le 15 janvier 2007, je vous interrogeais – la question était également adressée à votre collègue M. Lutgen – à propos du site de l'ancienne fonderie Léonard Giot à Marchienne-au-Pont. Si ce site figure en effet sur la liste des sites d'activité économique désaffectés pollués et parmi les quinze sites prioritaires à assainir en Région wallonne, une partie des bâtiments, le bloc administratif, est aussi un des rares témoins du passé industriel florissant de Charleroi.

J'attirais votre attention sur les caractéristiques architecturales du bâtiment, qui en font un candidat pour rejoindre les bâtiments remarquables de Wallonie. Dans votre réponse, si vous me précisiez qu'aucune demande de classement n'avait été rentrée à votre administration, vous ajoutiez que celle-ci étudiait une demande de mise sur la liste de sauvegarde. Vous m'informiez également que la SPAQuE poursuivait ses études de faisabilité en vue de permettre la réhabilitation de l'ensemble du site et que les caractéristiques des anciens locaux administratifs avaient retenu votre attention. Une hypothèse de travail serait de n'en garder que la façade dans le souci de maintenir l'équilibre urbanistique de l'endroit.

Le Gouvernement a maintenant porté à 36 sites la liste des friches industrielles à dépolluer, dont dix sites à Charleroi. Parmi ceux-ci, je retrouve la fonderie Léonard Giot de Marchienne. Jusque-là je n'en suis pas étonné, puisqu'il s'agit bien d'un site pollué qui doit être assaini.

Monsieur le Ministre, où en est le traitement de la demande de mise sur la liste de sauvegarde des blocs administratifs de l'ancienne fonderie ? Cette demande a-t-elle abouti à un refus ? Dans ce cas, pour quelle raison ?

Je constate que pour les fonderies, l'ensemble des études ont été réalisées. Quelles en sont les résultats et notamment en termes de pollution des sous-sols et en quoi consistera la réhabilitation évoquée par la SPAQuE

pour ce site ? Ma préoccupation première – puisque de toute façon on va assainir le site – est le maintien du bâtiment administratif, c'est pour cela que je vous pose la question.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre, qui répondra en son nom et au nom de M. le Ministre Lutgen.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur Fontaine, on a constaté des contaminations en huiles minérales, en métaux lourds, et ponctuellement en hydrocarbures aromatiques polycycliques. Si vous le souhaitez, on pourrait avoir des informations additionnelles au niveau de la SPAQuE, sur le site www.walsol.be.

Indépendamment de cela, je vous confirme effectivement que le Gouvernement a demandé à la SPAQuE de procéder aux travaux de réhabilitation du site. Sur base du calendrier, pour votre information additionnelle, on prévoit que la phase d'assainissement des eaux et du sol devrait être réalisée dans le courant de l'année 2008.

Au-delà de cela – j'en viens à l'autre facette –, suite à votre interpellation, j'ai demandé à mon administration qu'elle me fasse rapport sur l'opportunité de préserver ces bâtiments. L'Administration a, en date du 22 février, soumis à mon appréciation un dossier en vue du placement sur la liste de sauvegarde des bâtiments en question. Ce dossier relève notamment que l'intérieur des bâtiments est dans un état de délabrement avancé. J'ai, par ailleurs, sollicité l'avis de la Ville de Charleroi qui m'a répondu en date du 22 février qu'elle envisageait d'organiser, dans le courant de la première quinzaine du mois de mars, une réunion regroupant différents experts afin d'apprécier les qualités et possibilités de ces bâtiments.

Je souhaite en effet bénéficier de l'ensemble des avis des différentes parties concernées avant de statuer définitivement. Je ne manquerai pas de vous informer de ma décision très prochainement.

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

M. Fontaine (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Mon souci était de vérifier si le dossier concernant une éventuelle mise sur la liste de sauvegarde du bâtiment était toujours en cours. Vous me répondez que le processus est toujours en cours et que la décision n'est pas tombée. C'est cette information que je souhaitais obtenir au stade actuel.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – L'autre facette est intéressante aussi.

M. Fontaine (MR). – Concernant l'autre face, il est évident que je suis totalement d'accord concernant l'assainissement du site. Mais si on peut sauver le bâtiment, je pense que ce serait un plus pour la région de Charleroi.

J'attendrai les décisions qui seront prises après les réunions de concertation prévues.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «L'ENGORGEMENT AUTOROUTIER DE L'A8 À HAUTEUR DE HALLE»

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'engorgement autoroutier de l'A8 à hauteur de Halle».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Ministre, cela ne vous avait sans doute pas échappé, j'avais initialement posé la question au Ministre-Président Di Rupo, en raison du décalage entre la déclaration publique et l'effet d'annonce du Ministre-Président lors de sa première conférence diplomatique avec le Ministre-Président Leterme. Le Ministre-Président disait qu'on allait voir ce qu'on allait voir, tout allait être demain différent ; l'A8, qui devient un blocage historique, allait se débloquer et enfin, le charroi pourrait, avec une certaine fluidité, fonctionner entre Lille, Tournai, Halle, Bruxelles.

Depuis lors, rien, ou quasi rien ne s'est passé. Les lieux – malgré quelques aménagements de la Région flamande – sont toujours aussi insécurisés qu'avant. Il y a d'ailleurs quelques plots cassés et renversés. Tout à l'heure vous m'avez annoncé pour l'A22 une future rencontre entre le Ministre Leterme et le Ministre Di Rupo, je me demande à quoi sert ce genre de rencontre et surtout de conclusion. Et je crains que si cela va aussi lentement que pour l'A22, on va souvent revenir vers vous également pour vous interroger.

Qu'on se comprenne bien entre nous, ma question ne vise pas à dire que le Ministre Daerden ne fait rien mais à dire : réellement, peut-on imaginer un jour trouver une solution ? S'il y a des blocages, où sont-ils ? Qu'ils soient identifiés clairement. S'il y a des compensations exigées par l'autorité flamande, qu'on vous dise les précise également.

On ne peut pas continuer à tourner en rond comme cela, ce n'est pas crédible pour ce type de rencontres au sommet, où on peut légitimement s'attendre à ce qu'il y ait un suivi plus harmonieux et plus efficace.

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, force est de constater que ce dossier n'a pas connu d'avancée particulière depuis la rencontre entre les deux Ministres-Présidents. Nous avons demandé à ce que le point soit réinscrit à la prochaine réunion. Elle est imminente. Notre volonté est d'apporter une solution à ce débat.

Croyez-le bien, je ne vois pas ce qu'on aurait à gagner à ne pas faire avancer ce dossier, je crois que c'est un plus pour nos concitoyens, qu'ils soient francophones ou néerlandophones.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie le Ministre pour la réalité de sa réponse. Je pense également que c'est du *win-win*, parce que lorsqu'on voit la quantité d'hydrocarbures déversée sur Halle le matin et le soir, je ne suis pas certain que les citoyens flamands s'y retrouvent beaucoup mieux face à une situation systématiquement bloquée.

(M. Crucke, Commissaire,
prend place au fauteuil présidentiel.)

QUESTION ORALE
DE M. FOURNY À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
ET À M. LUTGEN,
MINISTRE DE L'AGRICULTURE,
DE LA RURALITÉ, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU TOURISME,
SUR
«LE PROJET «VAL DE POIX» –
VALLÉE OLYMPIQUE
EN PROVINCE DE LUXEMBOURG»

QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LE VAL DE POIX À SAINT-HUBERT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fourny à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, et à M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, sur «le projet «Val de Poix» – Vallée olympique en province de Luxembourg», et la question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le Val de Poix à Saint-Hubert».

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

M. Fourny (cdH). – Monsieur le Ministre, je reviens vers vous relativement au projet du Val de Poix, le village olympique en province de Luxembourg. Un dossier qui a fait l'objet de ma part de plusieurs questions déjà à votre adresse, mais également à l'adresse du Ministre Antoine, qui était intéressé en premier chef pour des raisons urbanistiques. À l'époque, je n'avais pas hésité à parler de projet pharaonique et je m'interrogeais vraiment sur la portée de ce projet au regard de la Région wallonne et de l'intérêt que cela pouvait représenter.

À l'époque, la réponse que vous m'aviez apportée pour ce qui vous concernait, était que ce dossier était présenté dans le cadre du *Phasing Out* de l'Objectif 5B et introduit par l'intercommunale Idelux. La fiche-projet avait été avalisée par le Gouvernement wallon en sa séance du 4 mars 2004. Le montant global de ce projet, tel que prévu, alors, dans la fiche-projet, était de 3.686.066 euros dont 1.768.033 euros à charge du Fonds européen FEDER et 1.184.144 euros à charge de la Région wallonne : Infrasports pour 874.558 euros, la CGT pour 195.000 euros et la DGRNE pour 114.586 euros. Complémentairement, Idelux avait introduit une demande de subvention en équipement touristique pour la mise en place d'équipements visant le renforcement de l'offre de loisirs du site de Val de Poix.

La presse locale a créé la surprise et révélé des informations ces 9 et 10 mars dernier, par des déclarations pour le moins alarmantes, puisque la presse titrait que dans sa version actuelle, le dossier était compromis.

L'Europe est en effet intransigeante, les travaux visés par la subvention doivent être réalisés pour mi-2008. Dans le cas contraire, l'argent sera perdu pour ce projet. Or, il semble que le comité de pilotage de ce projet ait conclu à une impossibilité de mener le projet à bien dans les délais requis par les subsides européens.

De plus, la scission du dossier en deux parties ne respecte plus l'apport 50/50 entre privé et public, principe du montage financier FEDER. Le privé sollicite des garanties que le public ne peut lui accorder.

Enfin, le permis unique introduit par Idelux a été délivré en date du 4 mai 2006. Une nouvelle demande de permis d'urbanisme doit être déposée, elle concerne les terrains de tennis, les parkings et les voiries.

Monsieur le Ministre, j'aimerais connaître la situation administrative de ce dossier en l'état actuel des choses. Les chiffres sont-ils toujours d'actualité ?

Il y a le risque européen. La Région va-t-elle maintenir son aide s'il devait y avoir libéralisation des fonds européens ? Par ailleurs, y a-t-il possibilité d'une réaffectation des fonds européens pour glissement de ces fonds vers un autre projet ? Le cas échéant, la Région

marcherait-elle dans le cadre de cette opération, puisqu'un euro de l'Europe doit être associé à un euro de la Région ?

La question est de savoir si, Monsieur le Ministre, vous pouvez faire le point avec nous sur cette question et de savoir ce que la Région wallonne va faire dans le cadre de ce dossier, qui semble à tout le moins compromis.

Quelle est votre position par rapport à un éventuel glissement des fonds vers un autre projet ? Est-ce possible ou pas ? Par ailleurs, est-ce que la Région pourrait participer dans cette hypothèse qui, à mon avis, est très «hypothétique» ? La Région continuerait-elle à poursuivre des investissements à du concurrent ?

Voilà les questions que je voulais vous poser à propos de ce dossier qui fut d'actualité en Luxembourg et qui sera débattu demain devant le Conseil provincial.

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

M. Borsus (MR). – Merci Monsieur le Président. Je voudrais effectivement, à l'instar de mon collègue, faire écho du fait que justement, ce dossier du Val de Poix a connu des échos jusque dans le sud namurois. Il s'agissait d'un dossier de grande ampleur, amené à mobiliser des budgets considérables, de l'ordre de 25 à 30 millions d'euros, avec des subsides régionaux, des subsides européens escomptés, un concept *a priori* intéressant de partenariat privé-public, l'idée de valoriser un certain nombre de potentialités touristiques, avec des questions techniques, des questions juridiques importantes, notamment l'idée de ce PCAD. M. Fourny et moi-même, qui hantons parfois la matière de l'Aménagement du territoire, dès qu'on nous dit PCAD, on dit : attention ! On se demande parfois si le D n'est pas «danger», en termes d'aménagement du territoire, en tout cas dans la difficulté d'obtenir l'heureux aboutissement du PCA.

Aujourd'hui, vous n'ignorez pas, M. Fourny a exposé brillamment les difficultés que rencontre le projet. J'ai entendu de belles déclarations d'intention de l'un ou l'autre des porteurs historiques de ce dossier, mais l'accumulation des difficultés est telle que nous nous interrogeons quant à l'aptitude régionale à cet égard.

Monsieur le Ministre, quel est votre avis quant à ce dossier ? J'avais envisagé, de questionner le Ministre-Président à cet égard, mais il nous a dit : «*Transférez cette question à mon ami Michel Daerden, il a ma totale et absolue confiance, il pourra vous indiquer tout ce qu'il y a lieu de savoir concernant ce dossier.*».

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden, qui répondra en son nom et au nom de M. le Ministre Lutgen.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Tout d'abord, je veux confirmer que le Gouvernement wallon a bien validé, en séance du 4 mars 2004, la fiche relative au projet «Val de Poix».

Entre-temps, l'opérateur local a revu son projet, pour des raisons d'ordre budgétaire, de sorte à investir en priorité sur le site «Zoude» : création d'un centre d'accueil touristique et de remise en forme dans le château, création d'un centre tennistique et aménagement des abords du site – parkings, voiries et verduration. La nouvelle fiche-projet pourrait être présentée au Gouvernement wallon ce 22 mars prochain.

Ce document valide l'actualisation du projet souhaitée par Idelux et actualise les montants approuvés par le Gouvernement wallon le 4 mars 2004, à savoir un investissement global de 3.812.478 euros dont 1.768.033 euros couverts par le FEDER, 874.558 euros à charge d'Infrasports, 195.000 euros pour le CGT et 114.586 euros pour la DGRNE, le solde soit 860.301 euros étant à charge de l'opérateur local.

Toutes les dépenses liées au programme doivent être validées pour le 31 décembre 2008. Les travaux, réalisés par le biais d'un marché de promotion, devraient être réalisés pour la mi-2008. Ce qui devrait permettre de respecter les dates butoirs fixées par l'Europe.

Ce projet est donc loin d'être compromis.

M. le Ministre Lutgen dit : «*Pour ce qui concerne les volets «Tourisme» et «Espaces verts», on ne sait pas traiter les demandes de subventions introduites par Idelux, car les dossiers sont incomplets. Ceux-ci restent notamment tributaires de la modification de la fiche européenne par le Gouvernement wallon. Pour rappel, en date du 1er septembre 2006, le Ministre en charge du Tourisme et de l'Environnement a notifié son approbation à la modification de la fiche proposée au Ministre en charge des infrastructures sportives, porteur de cette fiche européenne*.».

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

M. Fourny (cdH). – Je prends acte des informations que vous nous communiquez et de l'optimisme dont vous faites part dans ce dossier qui, par rapport au projet initial, a été revu à la baisse. C'est indiscutable, il était temps, au regard des dépenses engagées.

Je prends acte du caractère non compromis du dossier, de l'optimisme qui figure dans le chef de la Région

et du Gouvernement, qui évoquera celui-ci le 22 mars prochain.

Je suivrai avec rigueur ce dossier.

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je prends note des informations. Je ne vous cache pas une certaine perplexité par rapport à ces informations. Je ne plaiderai pas l'inexactitude de données transmises dans votre chef, au Parlement. Des investissements doivent être réalisés pour 2008, payés en décembre 2008. Il y a donc encore des étapes à franchir, des marchés publics. Il risque d'y avoir un volet «aménagement du territoire».

J'espère que le Gouvernement, les porteurs du dossier ont bien mesuré l'ensemble des difficultés et qu'on a décliné tout cela dans une ligne de temps suffisamment certifiée. Je vois bien qu'on est ici en deuxième ou en troisième session dans ce dossier, on ne va pas critiquer ceux qui se lancent, ceux qui osent, ceux qui entreprennent, surtout dans le cadre d'un dossier dont certains des aspects étaient manifestement novateurs.

Par contre, si on arrive, courant 2008, à se dire que l'on perd le bénéfice de la subsidiation urbaine sans possibilité de réaffectation sur d'autres projets, vous conviendrez avec moi que la situation sera fâcheuse, non seulement parce que le projet aurait, dans cette hypothèse, échoué, mais aussi parce que, forcément, les moyens disponibles n'auraient pas été utilisés par la Région ; et troisièmement, parce que les autorités européennes pourraient se poser quelques questions quant à nos projets. Je vous rappelle que dans d'autres dossiers, on a constaté le même type de difficultés. Par exemple, on vient de réintroduire, dans le dossier URBAN à Sambreville, en dernière minute, des dossiers nouveaux, examinés et acceptés par le Gouvernement. Donc je ne voudrais pas que cette situation, finalement, en vienne à créer une somme de difficultés, et donc une somme de risques qui, à un moment ou l'autre, nous amènent à un accident, une difficulté vis-à-vis des institutions.

(M. Fourny, Président,
reprend place au fauteuil présidentiel.)

M. le Président. – Ceci clôture nos travaux.

La séance est levée.

– *La séance est levée à 17 heures 36 minutes.*

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

CGT	Commissariat général au Tourisme
DGRNE	Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement
DNF	Division Nature & Forêts
DPR	Déclaration de Politique régionale
FEDER	Fonds européen de Développement régional
Idelux	Association intercommunale pour le développement économique de la Province de Luxembourg
INS	Institut national de Statistique
ISA	Intelligent Speed Adaptation
PCAD	Plan communal d'Aménagement et de Développement
PTP	Programme de transition professionnelle
RTE	Réseaux transeuropéens
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement