

PARLEMENT WALLON

SESSION 2006-2007

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Voir CRAC N° 98 (2006-2007)

Séance publique de Commission *

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

Lundi 30 avril 2007

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	4
<i>Interpellations</i>	4
<i>Interpellation de M. Etienne à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la modification envisagée des statuts des ports autonomes»</i> Orateurs : M. le Président, MM. Etienne, de Lamotte, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	4
<i>Interpellation de M. Bouchat à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la Nationale 4»</i> Orateurs : M. le Président, M. Bouchat, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	6
<i>Questions orales</i>	10
<i>Question orale de Mme Tillieux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'avancement des chantiers RAVeL en Province de Namur»</i> Orateurs : M. le Président, Mme Tillieux, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	10
<i>Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les recettes liées au régime des donations pour l'année 2006»</i> Orateurs : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	11
<i>Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'utilisation du «nanosoft» en vue de résorber le bruit de la circulation routière»</i> Orateurs : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	12
<i>Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les retombées économiques engendrées par la liaison Tihange-Tinlot»</i> Orateurs : Mme la Présidente, Mme Cassart-Mailleux, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	12
<i>Organisation des travaux</i>	15
<i>Questions orales (Suite)</i>	15
<i>Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les motards et la sécurité routière»</i> Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	15

<i>Question orale de Mme Bidoul à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les chaînons manquants du RAVeL sur la Croix de Hesbaye»</i>	
Orateurs : M. le Président, Mme Bidoul, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	16
<i>Question orale de M. Walry 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 «l'adaptation de la voirie pour la rendre accessible aux malvoyants à Louvain-la-Neuve»</i>	
Orateurs M. le Président, M. Walry, 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.....	17
<i>Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'aménagement de la RN 50»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	18
<i>Organisation des travaux (Suite)</i>	18
<i>Questions orales (Suite)</i>	19
<i>Question orale de M. Fourny à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le projet «Val de Poix» - Vallée olympique en Province de Luxembourg»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Fourny, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	19
<i>Liste des abréviations courantes</i>	20

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

Présidence de M. Dimitri FOURNY, Président.

La séance est ouverte à 14 heures 45 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

INTERPELLATIONS

INTERPELLATION DE M. ÉTIENNE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA MODIFICATION ENVISAGÉE DES STATUTS DES PORTS AUTONOMES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Etienne à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la modification envisagée des statuts des ports autonomes».

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

M. Étienne (cdH). – La Région wallonne compte quatre ports autonomes, je n'en citerai pas les noms. Ces ports participent grandement à l'essor économique de la Région et ils animent la vie économique régionale, mais aussi la vie économique locale.

Ces organismes publics sont aussi composés de représentants de la Région wallonne, des provinces, des communes, d'intercommunales, de représentants du secteur privé.

Mon inquiétude porte sur le fait que l'on a récemment entendu un certain nombre d'intentions, mais je sais que rien n'est encore acquis, au niveau d'une réforme des ports autonomes. Je suis certain que tout est toujours perfectible, mais je me pose quand même des questions quant à l'orientation de cette réforme et des modalités que pourrait envisager le Gouvernement.

Les ports autonomes sont certainement des atouts majeurs pour la Région, mais je crois qu'ils le sont également pour les autres acteurs publics et je pense tout particulièrement aux communes. Je pense particulièrement au dynamisme – je ne vais pas parler du port autonome de Namur, on est toujours mauvais prophète pour son propre pays.

Je m'inquiète quant à une modification qui pourrait mettre les villes, hors jeu. Je crois qu'il faut leur accor-

der un pouvoir représentatif réel car elles sont les premières concernées par le développement de leur port.

Je crains – mais j'espère que vous allez me rassurer – que la Région n'ait pas la volonté de monopoliser la gestion des ports autonomes en ne permettant plus qu'il y ait une certaine forme de singularité. D'ailleurs, sauf erreur de ma part, la note du Gouvernement fait référence au fait que les ports autonomes sont des structures légères en forte interaction avec les services régionaux et les forces vives locales.

La note poursuit d'ailleurs en disant ceci : «*La petite taille des organismes rendrait contre-productif un bouleversement majeur de leurs organes.*».

Où en est-on exactement ? Quelles sont les orientations prises par le Gouvernement ? Je suppose que les villes bénéficieront toujours d'une représentation marquante et efficiente. J'imagine qu'il y a déjà eu des contacts avec les différents ports autonomes. Quel serait ou quel ne sera pas l'impact d'une éventuelle réforme sur le problème des tarifs, sur le problème du statut, sur le problème aussi du personnel des ports autonomes ?

Ma question finale et elle serait en quelque sorte une forme de suggestion : puisque les contrats de gestion ne sont pas encore mis en place, ne croyez-vous pas que plutôt que d'appliquer *ex abrupto* et *a priori* une réforme, il serait bon d'abord de voir ce que donne la mise en application du statut, du contrat de gestion et d'en faire l'évaluation – peut-être à une période intermédiaire puisque les contrats de gestion ont une durée de cinq ans – par exemple à trois ans ? Cela permettrait peut-être de trancher en meilleure connaissance de cause.

Voilà, Monsieur le Ministre, l'objet de ma question.

M. le Président. – D'autres collègues souhaitent-ils se joindre à cette interpellation ?

La parole est à M. de Lamotte.

M. de Lamotte (cdH). – Je voudrais tout simplement exprimer mon intérêt pour le contenu de l'interpellation de M. Etienne et j'attends avec tout autant d'intérêt la réponse du Ministre.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, je voudrais donc confirmer que le 19 avril dernier, nous nous sommes penchés au niveau du Gouvernement sur, notamment, cette problématique des ports.

Une chose me paraît importante, le Gouvernement a pris acte – n'a encore rien décidé – de plusieurs dispositions visant à harmoniser les statuts des ports. Deuxième élément qui va vous rassurer, il m'a chargé d'en discuter avec les différents ports avant de lui faire un rapport pour le mois de septembre. Donc, formulé autrement, rien n'est fait, c'est le premier tour de chauffe. Nous sommes au *warm-up*.

Dans le document, que je vais présenter, on dit : *«Leur mission, c'est de participer au développement d'activités économiques, essentiellement dans le domaine logistique, et prioritairement celles liées à la voie d'eau en favorisant l'intermodalité et en utilisant de manière optimale tous les terrains situés le long de la voie d'eau dans la perspective d'un développement régional durable, et en favorisant l'émergence de partenariat public-privé.»* Donc, cela ne mange pas beaucoup de pain. On va pouvoir faire l'unanimité sur ce premier thème.

Dans la proposition, le capital serait réparti entre des actions de catégorie A, détenues par la Région, et des actions de catégorie B, détenues par les autres actionnaires, soit publics, soit privés, les actions A se faisant en fonction des apports immobiliers, principalement les terrains. Donc, c'est la valorisation des apports par la Région.

Le projet prévoit la mise en place d'un conseil d'administration, paritairement réparti – donc, vous êtes de nouveau sécurisé – entre la Région et les autres partenaires du port. Bien entendu, ces organismes devront fonctionner de manière compatible avec les directives européennes et la législation nationale, notamment celle relative aux marchés publics, aux aspects fiscaux et aux dispositions sur le travail.

Quant au comité de coordination – et là, je dois vous dire qu'à titre personnel, je suis un peu dans l'expectative – composé notamment des présidents et directeurs généraux de chaque port, il pourrait être créé en vue d'une représentation formelle et protocolaire des ports par les instances internes et externes, et pour remettre des avis concertés au Gouvernement wallon quant à sa politique portuaire au Conseil supérieur des ports. Je voudrais quand même insister, parce qu'il y a quand même eu un débat en Gouvernement, sur le fait que ce comité de coordination n'enlève rien à l'autonomie des ports. De plus, une réflexion doit être entamée de façon à assurer une bonne coordination en vue de la promotion des voies navigables en évitant tout double emploi.

Je vais aller jusqu'au bout de ma pensée. Ce que je viens de vous dire, c'est dans le texte. Je vais vous dire ma pensée et vos réactions sont évidemment les bienvenues. Je me demande si cela ne doit pas se faire au sein des voies navigables. En fait, voilà mon interrogation, je le disais encore à mon chef de cabinet tout à l'heure : *«Écoute, c'est l'occasion, on va en discuter avec nos amis parlementaires.»* Je vous livre ma réflexion ainsi : *«Modalité de gestion, projet à établir à l'issue de cette concertation, devoir prévoir les règles relatives au personnel dans le cadre de la législation relative au statut du personnel, le problème des emprunts et des partenariats et prises de participation avec, dans le texte, la faculté de mettre du personnel à disposition.»* Faculté qui existe de manière différente de l'un à l'autre.

L'objectif principal de cette proposition est donc bien d'harmoniser les statuts des ports et de faire en sorte que le rôle de la Région y soit valorisé à sa juste valeur compte tenu des nombreux apports que cette dernière effectue au bénéfice des ports et, comme vous pouvez vous en rendre compte, sans oublier le rôle des villes et intercommunales parce que parfois ce sont des intercommunales dans ces organismes.

Voilà, on en est là.

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

M. Étienne (cdH). – Je prends acte de ce qu'on en est à un stade préliminaire de discussion.

Je crois qu'il est important, comme vous l'avez dit, que le cabinet voie les différents ports pour faire le point, poser des questions, avoir l'écho des quatre entités. J'imagine donc que ce qu'on pouvait penser être un projet de décret n'est pas encore en discussion maintenant, c'est plutôt une note d'orientation, sans plus.

Je souhaite poser quelques questions plutôt techniques. Quel intérêt y a-t-il à distinguer des actions de type A et des actions de type B ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je vous réponds tout de suite.

Si on ne fait que des A, les villes et communes n'auront plus rien à dire avec les accords.

M. Étienne (cdH). – D'accord.

Par ailleurs, la note d'orientation précise : *«Le projet prévoit la mise en place d'un conseil d'administration paritairement réparti entre Région et autres partenaires du port.»* Je note que la prudence est de mise. Je pense que même cela, c'est peut-être superflu. *«La présidence pouvant être réservée à la Région.»* Pourquoi le mettre ? Moi, je ne le mettrais pas ou alors, il convient d'ajouter :

«La présidence pouvant être tout autant ou régionale, ou communale ou voire même intercommunale.».

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

M. Étienne (cdH). – Je préférerais que l'on supprime cela, mais je ne suis évidemment pas Ministre. Je ne suis que parlementaire et je ne fais que vous en faire la suggestion.

Personnellement, je n'ai pas d'avis à émettre sur le Conseil supérieur des ports. Je ne sais pas si ce n'est pas un machin qui va se superposer à d'autres.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est pour cela que je me suis permis de le dire d'entrée de jeu. Sur base des contacts personnels que j'ai, je sens qu'il y a là quelque chose qui ne passe pas bien.

M. Étienne (cdH). – Cela pourrait avoir l'avantage d'uniformiser les contacts entre les ports et la direction des voies hydrauliques, mais je pense qu'il ne faut faire de coordination que si la nécessité en est véritablement établie.

Quant au personnel, c'est plus une question technique qu'autre chose. Je réfléchis par rapport au Port de Namur qui bénéficie de la mise à disposition de personnel du MET. Il y a peut-être des ports où il y a du personnel privé? Je sais que c'est le cas à Liège.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Oui, c'est le cas au port de Liège.

C'est pour cela que j'ai laissé dans le texte la faculté de détachement.

M. Étienne (cdH). – Y a-t-il toujours l'intention d'harmoniser les tarifs? Parce que, là, je me dis que tout compte fait, c'est vraiment du «local-local». Ce qui est vrai au port du Hainaut central et occidental, n'est peut-être pas le cas à Liège ou encore à Charleroi? Il pourrait peut-être y avoir des plafonds et des planchers?

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

M. Étienne (cdH). – D'accord. Merci, Monsieur le Ministre, pour vos explications.

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

M. de Lamotte (cdH). – Monsieur le Ministre, j'ai deux questions parce que l'on travaille dans un système où il y a quatre ports autonomes en Région wallonne et ils n'ont pas tous la même importance, ne fût-ce qu'en termes de tonnages transportés et traités.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Les différences se marquent également pour les terrains disponibles, le personnel, etc.

M. de Lamotte (cdH). – Les particularités jouent aussi en fonction de l'histoire et de la situation d'un port par rapport à un autre. Je voudrais que l'on puisse être attentif à cette démarche-là.

Deuxièmement, par rapport au comité de concertation, il faut voir comment il se composera et quelle sera sa mission? Il y a en effet des ports proches d'une frontière et d'autres pas. Il y a des ports qui ont des relations internationales et d'autres pas. Les choses sont tout à fait différentes.

Je vous invite à nous tenir au courant de l'évolution, mais j'ai bien entendu votre souci de contacter les ports et se concerter avec eux de manière active dans cette démarche parce que le port reste un outil de développement le long de la voie d'eau. On ne parle pas uniquement de tonnages transbordés, il y a la valeur ajoutée que l'on peut y amener et un port comme celui de Liège est relié en direct par le canal Albert à Anvers ce qui, en termes de développement, est vraiment un axe très important.

Il faut donc essayer de trouver une solution sur mesure en fonction des situations particulières.

**INTERPELLATION
DE M. BOUCHAT À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LA NATIONALE 4»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Bouchat à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la Nationale 4».

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

M. Bouchat (cdH). – Il y a un bureau belgo-allemand, Artgineering, qui vient de faire connaître la Nationale 4 comme une infrastructure très vivante. Il y a d'ailleurs eu dernièrement, je crois que cette semaine, un article dans le *Vifl'Express*. Les auteurs nombreux y parlent en termes vraiment très savants et je dois vous

dire que pour le commun des mortels dont je suis, c'est vraiment en termes parfois peu compréhensibles.

Ce qui est intéressant à retenir, Monsieur le Ministre, c'est que la Nationale 4 est une route vivante où l'espace doit être partagé entre usagers et riverains, et comme je suis un grand usager de la Nationale 4, je me permets de vous en parler avec mes mots et surtout avec l'expérience d'un long usage de cette nationale.

Tout d'abord, je voudrais vous rendre attentif à ce patchwork de signalisation routière différente. Ce qui m'intéresse lorsque je vous parle de la Nationale 4, c'est le tronçon qui va d'Arlon à Courrière où elle rejoint la 411. Après, c'est beaucoup plus urbain et je laisse tomber parce que je n'ai pas l'expérience de ce tronçon-là. Je reviendrai sur le statut du tronçon dont je vous parle.

Pour la signalisation, chaque commune y va de sa demande. Pour la réduction de la pollution acoustique, votre administration, par exemple à Marche, a mis un revêtement avec du caoutchouc qui assourdit singulièrement les bruits. C'est un petit danger en cas de verglas, mais c'est très confortable. Malheureusement, elle est en train de se déliter un peu partout.

Quant aux réductions de vitesse, alors là, je ne vous en parle pas. Dans certains tronçons, c'est 120 km/h et puis, c'est 90 km/h; à Tenneville, c'est 50 km/h; à Martelange, je me demande s'il n'y a pas du 30 km/h. Et puis vous avez ce fameux tronçon qui va de Martelange jusque Arlon où il n'y a que deux kilomètres de berme centrale et où la vitesse est limitée à 90 km/h. Et, puis, surtout, il y a, Monsieur le Ministre, ce piège à procès, les espaces où il n'y a pas de berme. Là, vous devez vous dire que c'est 90 km/h.

Aujourd'hui, j'ai reçu un procès – tenez-vous bien – à 53 km/h d'un montant de 50 euros. Je paye cher, 50 euros, parce que je roulais à 53 km/h au lieu de 50 km/h. Si un policier allait se mettre vraiment là où il n'y a pas de berme, c'est 90 km/h. Ça, c'est un piège parce que vous roulez tout le temps à 120 km/h.

L'espace de séparation axiale, pour le tronçon Martelange-Arlon est, à mon avis, à prendre le plus en considération.

On m'a dit, et je m'en réjouis – en tout cas, j'en ai été informé – que vous veniez de décider que le tronçon Martelange-Arlon doit être considéré maintenant comme un itinéraire à hauts risques. La pause d'une berme centrale permettra de classer ce tronçon dans la catégorie des routes à deux fois deux voies.

Je pense honnêtement que votre décision va être très approuvée, très appréciée dans le Luxembourg.

Je suppose que d'ici peu, on connaîtra les crédits réservés à cette opération à mener, paraît-il, dans les trois ans. Je vous demande si vous avez déjà chargé les services du MET d'établir le devis et quel est le timing

prévu pour ce tronçon qui est revendiqué par le Sud Luxembourg. Ça, c'est une première question annexe à celle que je trouve beaucoup plus existentielle et là, je vais vous parler du statut de la Nationale 4.

Pour moi, il est grand temps que le statut de la Nationale 4 qui est une route de réseau à grand gabarit, donc, deux fois deux voies, commence à s'inspirer du statut des autoroutes. Se référer au statut des autoroutes, pour moi, Monsieur le Ministre, ce n'est pas s'identifier. Je ne considère pas que la Nationale 4 soit une autoroute, mais une route où la vitesse et le trafic sont presque semblables aux autres autoroutes.

Il faudrait confier la gestion de la Nationale 4, comme pour les autoroutes, à votre département, en tout cas, en ce qui concerne les interventions urgentes. J'ai emprunté cette route dimanche. Vous voyez la descente de Hogne, vous remontez légèrement sur Marche puis, Luxembourg. J'ai dû appeler mes pompiers, je passais là, il y avait 20 centimètres d'eau parce que les avaloirs du Namurois ne prenaient pas les eaux.

La Nationale 4 traverse en effet le territoire de très petites communes qui n'ont pas toujours les moyens d'une intervention rapide. Mais c'est encore mineur, ça.

Là où je voudrais attirer votre attention, Monsieur le Ministre, Monsieur le Chef de cabinet, c'est qu'il est essentiel de maintenir une vision globale, non entravée par des particularismes locaux. Ce qui n'interdit nullement le dialogue avec les communes que je continue à encourager. Alors, pourquoi proposer un tel statut particulier?

Voilà, Monsieur le Ministre, je me suis inscrit dans les interpellations parce que j'ai vraiment une crainte de voir la Nationale 4 perdre progressivement sa capacité de route à grand gabarit, alors qu'elle est vitale puisqu'elle contourne Ciney, Marche, Bastogne. Elle est vitale pour la région de Martelange, y compris pour le Sud namurois, et même pour une partie du Grand-Duché de Luxembourg.

Il y a 10.500 emplois au total à Marche-en-Famenne. Nous sommes vraiment aspirés par cette Nationale 4 avec comme moteur clé Bruxelles, la région de Wavre et de l'autre côté, la pompe aspirante qu'est le Grand-duché.

J'ai peur que ce tronçon, artère vitale, perde réellement tout doucement sa fluidité. Je peux vous dire qu'en aucun cas, en ce qui concerne toutes les villes que je viens de citer, nous ne pourrions jamais les remplacer ni la E411, ni la E25. J'en suis littéralement convaincu.

Il faudrait avoir une vision globale de la Nationale 4 et empêcher les particularismes locaux de fragmenter cette vision globale. L'important, pour moi, est que les directeurs du MET namurois et luxembourgeois puissent se baser sur une vision commune et cohérente de la gestion du développement de cet itinéraire dont je viens de vous parler.

Aujourd'hui – là, je suis plus précis –, il faudrait définir, me semble-t-il, les grandes options. Par exemple, créer des carrefours dénivelés avec ouvrages d'art pour aménager les accès à des routes secondaires, à des commerces ou même à des activités à créer comme des dancings – on a le cas à Bastogne – ou des zonings qui veulent tous avoir pignon sur la Nationale 4. Il faut donc que la Nationale 4 ait sa bible et que les gestionnaires puissent traiter les dossiers en toute objectivité et non au cas par cas, comme on le fait aujourd'hui.

J'en termine en vous signalant deux points noirs. Je ne demande pratiquement rien parce que c'est plus une question de principe pour moi d'avoir vraiment une vision cohérente plutôt que de sacrifier à tous les particularismes. Un de ces points noirs, c'est la traversée de Tenneville. J'ai rencontré le bourgmestre puisque l'on a dû aller donner son opinion sur le fameux livre fait par les Belgo-Allemands-Hollandais. Nous étions là et vous aviez délégué votre chef de cabinet, et je le remercie encore pour ce que le MET a fait. Il y a eu un sondage et les riverains sont satisfaits à 80 %. Ce que je vous demande tout simplement, c'est de définir maintenant un programme et le phasage des travaux. Je voulais apporter cette précision. Tout à fait. (*Rumeurs.*) Écoutez, je ne vais pas demander de prévoir le contournement de Tenneville quand je sais que cela va coûter des milliards. Je suis un homme raisonnable.

Le fait de passer de 90 km/h à 50 km/h, puis à 30 km/h, puis à 70 km/h, doit nous interpeller. Et si je veux faire la même chose à Marche-en-Famenne, qu'est-ce que vous saurez faire ? Rien du tout.

Je ne suis pas comme cela, mais je peux vous dire qu'il y a d'autres bourgmestres dont je ne citerai pas les noms qui ont même requis, à un moment donné, parce qu'il n'y avait pas de berme centrale, la force armée. Ce ne sont pas des blagues. Je peux vous garantir que c'est vrai. (*Rires.*)

Pour Martelange, Monsieur le Ministre, c'est un tout autre problème. J'ai téléphoné au bourgmestre de Martelange parce que je n'aime pas parler sans y être autorisé. Il est conscient que si l'on voulait contourner Martelange, il vous faudrait également des milliards. Les travaux que vous avez faits pour la sécurisation de Martelange, ce n'est pas mal. Il demande simplement qu'en priorité, on établisse la berme qui va de Martelange à Arlon et la deuxième chose, que l'on aménage le carrefour de Perlé, pour pouvoir raccorder le village de Martelange côté belge. Si l'on contournait Martelange – c'est ma vision personnelle –, je pense qu'il y aurait une véritable perte d'emplois dans les stations d'essence.

En conclusion, Monsieur le Ministre, je vous demande d'accueillir favorablement cette idée que la Nationale 4 est et doit rester le poumon du Nord Luxembourg et Sud Namurois. Pour cela, Monsieur le Ministre, permettez-moi de vous suggérer qu'une étude très sérieuse soit

menée afin que les directeurs du MET, que j'apprécie et avec lesquels je m'entends bien, ne travaillent pas au cas par cas et définissent toute une série de balises.

Enfin, je vous signale, parce que *in cauda venenum* mais je vous l'ai dit tantôt, que le revêtement hydrocarboné un peu caoutchouteux – je ne sais pas comment cela s'appelle – commence à se détériorer sur toute la Nationale 4. C'est le revêtement que l'on a posé sur le béton.

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

M. Bouchat (cdH). – Je ne sais pas, mais cela se délite vraiment partout. Il a été posé il y a 10 ans et je pense qu'il serait temps d'avoir...

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

M. Bouchat (cdH). – Oui, il y a pratiquement 10 ans.

Voilà, j'en ai terminé. Vous voyez que c'est une question de principe très importante pour la partie du Sud-est wallon.

M. le Président. – J'attends avec impatience la réponse de M. le Ministre qui m'a répondu, par ailleurs, à une question écrite sur la problématique des investissements sur la Nationale 4.

M. Bouchat (cdH). – Il n'y a pas d'investissements.

M. le Président. – Les investissements sur les travaux projetés à venir qui ne sont pas négligeables.

M. Bouchat (cdH). – Je sais qu'il y a des contournements. Je sais que vous avez posé la question. Moi, ce que je demande, Monsieur le Ministre, c'est le principe d'une étude sérieuse pour que l'on traite, par exemple, les ponts à Nothomb de la même manière que l'on pourrait les traiter à Marche et que ce ne soit pas étudié au cas par cas, et que l'entretien des ponts soit traité de la même manière de tous les côtés. Je me suis d'ailleurs inspiré de votre question.

M. le Président. – Monsieur le Ministre, vous avez la parole.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, Monsieur Bouchat, chers Collègues, notre administration a été interrogée par Artgineering, société basée à Rotterdam, et le but de la démarche est la mise en évidence de l'interaction entre l'infrastructure routière et le tissu d'habitat qu'il aborde.

Que disent-ils ? C'est que ce qui porte la Nationale 4 est un village-rue de 180 kilomètres basé sur l'initiative du bâti individuel. Elle devient ainsi plus qu'une voie rapide de circulation, elle est un lieu de vie en soi. La démarche est urbanistique.

Il est effectivement intéressant que les agents qui conçoivent les routes prennent conscience des facteurs sociaux et économiques corollaires à l'aménagement de la voirie.

Il convient, dans ce contexte, d'établir une meilleure relation entre les aspects techniques d'une route et son intégration dans un schéma global d'aménagement spatial en tenant compte de l'environnement local. À partir de cette interaction, on peut concevoir des routes qui ne sont plus seulement des infrastructures de transport, mais des espaces de vie cohérents.

D'ailleurs, le livre et l'exposition actuellement en cours seront prolongés par une matinée d'étude ce vendredi 4 mai réunissant différents experts sur le thème d'«*Interaction entre infrastructures et habitat. Vers des routes vivantes ?*».

Pour ce qui est du volet de la sécurité routière et de la qualité de cet axe, je pense avoir été conséquent avec moi-même en investissant à de nombreux endroits ces derniers mois.

La liste est longue :

- renouvellement du revêtement à hauteur de Courrière ;
- travaux de fermeture, berme centrale à hauteur de Sinsin. Ils sont adjugés. Les procédures de permis sont en cours ;
- la traversée de Tenneville. De nouveaux travaux de marquages sont programmés durant la campagne 2007 afin de mettre ceux-ci en conformité avec les dernières mises à jour des plans convenus avec les autorités communales ;
- divers carrefours ont été sécurisés par marquages et balises. Cette opération se poursuivra cette année encore aux carrefours de Remoifosse, Losange et Hollange ainsi que pour la traversée de «La Folie» et de «Metzert» en ramenant la N4 à deux voies de circulation ;
- à Martelange, il a été procédé à la rectification d'un virage dangereux et au renouvellement du revêtement sur plus de trois kilomètres ;
- à Attert, des travaux de sécurisation entre les kilomètres 174.9 et 175.8 sont programmés pour un montant de l'ordre de 600.000 euros. Ils consistent en l'élargissement du côté droit et à la mise en place d'une bordure en béton avec éclairage de l'axe. Les travaux sont adjugés et engagés. Ils sont programmés pour le second semestre 2007.

Enfin, la portion de Nationale 4 située entre Martelange, Attert et Arlon a été identifiée comme itinéraire

à haut risque qu'il fallait sécuriser. Je poursuivrai donc mes efforts durant les mois et années qui viennent pour régler ce problème.

Vous savez, je n'oublie pas la Province de Luxembourg. Après des efforts très importants pour la réfection de l'autoroute des Ardennes, après des travaux conséquents autour de Marche, je veux poursuivre au Luxembourg, comme ailleurs, l'effort de la Région pour des routes plus sûres et mieux entretenues.

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

M. Bouchat (cdH). – Monsieur le Ministre, je vous remercie.

Pour le Luxembourg, je peux vous rendre hommage parce que vous avez été le seul à régler le problème de la E411.

Ma question était celle-ci : comme chaque commune y va de sa limitation de vitesse, comme il n'y a pas vraiment de politique définie et de coordination, je vous demande s'il n'est pas possible de ...

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Allez, la réponse, c'est oui. Vous pouvez le noter dans le compte rendu. Nous allons faire une étude globale, parce qu'il y a deux directions différentes au MET, quand il y a deux ingénieurs, il y a déjà des problèmes, alors deux directions, je comprends. C'est d'accord.

M. Bouchat (cdH). – Mille mercis, cela me fait plaisir. C'est tout ce que je demandais et merci aussi pour vos investissements.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Oui, mais, on essaye d'avancer, et il est vrai que la coordination, pose un problème.

M. Bouchat (cdH). – Merci, en tout cas, parce que je pense que c'est important pour l'avenir de notre région.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE

DE Mme TILLIEUX À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'AVANCEMENT DES CHANTIERS RAVEL
EN PROVINCE DE NAMUR»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Daerden, Ministre du Bud-

get, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'avancement des chantiers RAVeL en Province de Namur».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Tillieux (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, en Province de Namur, nous avons vu naître les premiers grands projets du réseau autonome des voies lentes. Évoquons, par exemple, la liaison entre Mariembourg et Doische, la liaison entre Saint-Servais et Ramillies, le RAVeL le long de la Meuse mais aussi au bord de la Sambre au cœur de Namur.

Si je vous interroge aujourd'hui, c'est pour connaître précisément l'état d'avancement des divers dossiers RAVeL de l'ensemble de la Province de Namur et les perspectives pour les mois à venir. Je commencerai tout d'abord par le réseau au cœur de la ville.

J'apprends avec satisfaction par voie de presse que le MET a entamé, le 26 mars dernier, la réalisation de travaux sur le RAVeL 2 pour relier La Plante et le halage de la Meuse. Pouvez-vous nous dire quand la liaison sera réellement effective, Monsieur le Ministre ?

L'an dernier, lorsque je vous interrogeais sur le sujet, vous m'indiquiez que votre département étudiait l'amélioration du cheminement cyclo-piéton entre l'écluse de la Plante et le pont de Jambes, situé sur la rive gauche de la Meuse. Selon vous, une réalisation pouvait être espérée cette année. Qu'en est-il aujourd'hui ? L'étude menée en concertation avec le MET et la Ville a-t-elle débouché sur un projet concret ?

Enfin, toujours au cœur de Namur, une autre étude a été menée par le MET pour relier le chemin de halage de la Meuse au pont des Ardennes en rive gauche. Je souhaiterais savoir si la réalisation de la passerelle permettant de sécuriser le passage, en particulier pour les cyclistes, est prévue pour bientôt.

Pour ce qui concerne les autres dossiers de la province, pouvez-vous tout d'abord nous dresser le bilan de la situation du RAVeL, notamment pour la ligne 150 et donc, la liaison cyclo-piétonne entre la section venant de Jemelle et le centre de Rochefort ? En outre, comment évolue la mise en œuvre de la ligne 147 reliant Sombreffe, Gembloux et Perwez ? Une liaison entre le centre de Gembloux et l'ancienne gare de Sauvenière doit en effet voir le jour. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Enfin, Monsieur le Ministre, permettez-moi de vous interroger également au sujet d'une portion de RAVeL qui vient régulièrement sur la table de nos travaux de commission, c'est la Traversine, à cheval sur les Provinces de Namur et de Liège et qui relie Ciney à Hannut, via Huy. L'an dernier, vous comptiez adjoindre les premières phases de travaux à la fin de l'année 2006, pour un début significatif au printemps de cette année, pour autant que les per-

mis d'urbanisme soient obtenus. En suivant ce schéma, on pouvait compter sur la fin des travaux en 2009.

Aujourd'hui, le déferrage de la ligne 126 de la Traversine est terminé entre Marchin et Ciney. Je souhaiterais donc savoir si les permis d'urbanisme ont été obtenus et, par conséquent, si les travaux peuvent débuter ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, mon objectif est simple : savoir terminer le réseau, en ce compris Namur, avant le terme de la législature, c'est-à-dire deux ans. C'est clair, cela. Venons quelques instants sur ce qui est achevé et en cours d'achèvement, commençons par ceux-là.

Dinant à Namur en longeant la Meuse, problème entre Wépion et La Plante sur deux kilomètres. Ce sera bientôt à la disposition des gens.

Plus au Nord : liaison entre le parc de La Plante et le halage de Meuse, près du Casino, les travaux ont débuté le 26 mars, ils sont en cours, on espère terminer pour la mi-mai.

La traversée de la N92 avec les îlots et marquage seront exécutés en août 2007 dans le cadre du renouvellement de la chaussée.

Liaison entre Gembloux et l'ancienne gare de Sauvenière, sur la ligne 147. Les travaux – environ 300.000 euros – valorisent ainsi la super-passerelle réalisée sur cet axe au-dessus de la N4, voici un peu plus de deux ans. Là, les travaux qui ont débuté le 19 mars sont en cours : 60 jours ouvrables. Mise en service, nous espérons, peu avant les vacances d'été.

Vous savez que cela fait partie d'un itinéraire plus long entre Gembloux et Perwez dont l'achèvement intégral est prévu pour l'année prochaine. Je vous en fais des cadeaux, je suis bon avec vous.

Ensuite, plus au Sud, on vient de terminer la ligne 150 entre Jemelle et Rochefort. Comme cela fonctionne bien, je vous dis que cet itinéraire sera bientôt prolongé par un piétonnier vers le centre de Rochefort et vers l'itinéraire Rochefort-Houyet. Mais là, j'attends toujours le permis. On a quelques beaux projets dans le cadre de la décision du dernier Gouvernement : la Traversine, la ligne 126 entre Ciney et Huy, trait d'union entre les deux provinces, éclairage terminé, étude en cours, même en voie d'achèvement et concertation en cours avec les communes.

J'espère pouvoir déposer le permis rapidement. Attention, c'est conditionné par l'achèvement d'études écologiques liées à la traversée de zones Natura 2000. Je me

suis inquieté auprès de mon collègue, M. Antoine, à ce propos et il m'a dit que le dossier avançait bien. L'adjudication des travaux est prévue pour le second semestre de cette année, en un seul lot, pour tout l'itinéraire. Les travaux proprement dits peuvent donc être escomptés pour 2008 avec mise en service de tout l'itinéraire dès le printemps 2009. Au total, la dernière estimation en date de cet itinéraire long de 35 kilomètres, dont 18 en Province de Namur, s'élève à quelque 2,5 millions d'euros.

Autre magnifique projet, la ligne 150 entre Anhée et Fosses-la-Ville. Premier tronçon Anhée-Maredsous est pris en charge par mon collègue, Benoît Lutgen, dans le cadre des fonds européens. J'assurerai, pour ma part, le financement et la réalisation de la poursuite de l'itinéraire vers Fosses-la-Ville, soit une quinzaine de kilomètres d'itinéraire. L'adjudication est planifiée pour le 1^{er} semestre 2008 et les travaux devraient être achevés pour l'été 2009. Toujours la même stratégie.

Je voudrais encore attirer votre attention sur le fait que nous ne sommes jamais à l'abri d'aléas potentiels liés aux procédures en matière de permis d'urbanisme et des contraintes liées à la proximité des zones Natura 2000 du RAVeL. Mais de toute façon, pour 2007 et 2008, croyez bien que je mettrai en place les budgets pour assurer la finalisation du RAVeL dans le réseau namurois et ailleurs.

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

Mme Tillieux (PS). – Je vous remercie beaucoup, Monsieur le Ministre, pour ce tour d'horizon de nos campagnes par le biais du RAVeL. C'est important car vous savez que le bon temps revient et la saison touristique va déjà battre son plein. Le RAVeL attire énormément de touristes mais aussi de concitoyens et c'est un pur bonheur que de vous écouter et de savoir que d'ici deux ans, tous ces projets seront menés à terme. J'espère qu'ils seront réalisés dans les meilleures conditions possibles.

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

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LES RECETTES LIÉES AU RÉGIME
DES DONATIONS POUR L'ANNÉE 2006»

Mme la Présidente. – 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 recettes liées au régime des donations pour l'année 2006».

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

M. Crucke (MR). – En 2006, nous faisons le point sur l'évolution de cette législation relative aux donations et vous m'annonciez des chiffres intéressants pour le 1^{er} trimestre 2006. De même, pour 2006, vous aviez budgétisé une recette de 63 millions d'euros.

Ma question est donc la suivante : avez-vous atteint ce montant escompté ? De même, quelles sont vos prévisions pour l'année 2007 ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Pour le budget 2006 ajusté, les recettes ont été estimées à 63 millions d'euros. Les recettes réellement perçues s'élèvent à 74,43 millions d'euros. Les perceptions ont été légèrement supérieures aux prévisions, en l'occurrence, 11,5 millions, ce qui montre évidemment le succès des dispositions.

Pour ne pas alourdir le propos en commission, je vous donnerai le détail des perceptions de ces recettes, mois par mois. Je donnerai d'ailleurs à chacun des membres de notre assemblée ce tableau : on a fait le calcul mois par mois, également pour les premiers de 2007. Vous verrez qu'on a une prévision pour 2007 de 117 millions. Les recettes perçues pour les trois premiers mois, c'est 21 millions.

Je voudrais rappeler que dans le cadre de l'élaboration du budget 2007, la prudence m'a amené à proposer un chiffre sur une provision budgétaire d'un montant de 45 millions d'euros. Cette provision est destinée à compenser une éventuelle moindre recette relative aux impôts régionaux.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Il est clair que 25 % de recettes en plus, c'est toujours agréable comme nouvelle, tant pour le Ministre que pour les finances de la Région. Si les communes pouvaient connaître des recettes qui vont dans la même direction, on se poserait moins de questions, mais cela relève des compétences du Ministre de l'Intérieur.

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'UTILISATION DU «NANOSOFT»
EN VUE DE RÉSORBER
LE BRUIT DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE»

Mme la Présidente. – 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'utilisation du «nanosoft» en vue de résorber le bruit de la circulation routière».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Ministre, vous savez que le Hainaut occidental est souvent tourné vers la région du Nord-Pas-de-Calais, le nord de la France et je suis tombé sur des publicités faites par les travaux publics du Nord dans lesquelles on vante l'utilisation d'un produit qui est le «nanosoft». Pour que les choses soient très claires et très simples à expliquer, le produit se compose de particules plus nombreuses et plus fines ce qui fait que les pneus adhèrent nettement plus et cela a comme effet de diminuer, ce dont souvent se plaignent les citoyens, le bruit du revêtement. Une étude plus technique a démontré qu'il y avait 9 décibels en moins. Il y a un inconvénient, c'est le prix qui, lui, est supérieur: on parle de 49.000 euros au kilomètre alors qu'en moyenne pour les travaux classiques, on est à environ 42.000 euros.

Ma question est la suivante: est-ce que ce procédé est connu du MET? A-t-on mené une autre expérience pilote pour expérimenter cette technique? Je peux comprendre que s'il y a un coût supplémentaire on n'en mette pas sur l'ensemble du réseau, mais il y a peut-être des endroits où la proximité des habitations le justifierait.

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En fait, pour ceux qui ne connaissent pas bien la matière – et je dois vous avouer que je ne connais ce terme que depuis peu de temps, «nanosoft» – il s'agit du nom commercial d'un enrobé mince poreux mis en place par la firme française Colas dans le cadre d'une charte de l'innovation. La mise en œuvre de revêtement en Wallonie implique évidemment le recours aux marchés publics. Il est clair que cette technique est très récente, l'évolution dans le temps de la réduction de bruit n'étant donc pas connue, une certaine prudence s'impose.

Cet enrobé apparaît cependant comme étant très semblable à celui qui est appelé «RMTO» (revêtement mince à texture ouverte) dans le cahier des charges type de la Région wallonne 1999 régissant les routes de la Région wallonne.

Je vous dirai que ce type d'enrobé est depuis une vingtaine d'années utilisé couramment en Wallonie. On nous dit que «nanosoft» à une vocation plus urbaine avec une granularité légèrement plus fine. Les gains annoncés semblent fort optimistes, déjà à l'état neuf,

sans que le colmatage progressif ait fait son effet. Je crois qu'il faut un suivi de cette nouvelle technique.

En conclusion, croyez bien que mon département suivra avec attention les recherches liées au revêtement «nanosoft» et notamment sa pérennité, tant en revêtement qu'en performance acoustique, dans le temps et sur les axes fortement fréquentés.

Je voudrais ajouter et insister sur le fait que les revêtements hydrocarbonés posés sur nos voiries, notamment en agglomérations, sont d'une grande performance au niveau acoustique.

Le RMTO, dont je vous parlais précédemment, très proche du «nanosoft», est régulièrement utilisé.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Qu'il se rassure, je ne suis nullement un agent commercial de l'entreprise qui commercialise le «nanosoft». À partir du moment où un procédé existe et qu'il apparaît dans la presse comme étant efficace, je pense qu'on a l'obligation d'étudier le produit et vous avez précisé aux services du MET de le faire. Je vous demande donc de me tenir au courant du suivi de ce dossier.

QUESTION ORALE

**DE Mme CASSART-MAILLEUX À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ENGENDRÉES
PAR LA LIAISON TIHANGE-TINLOT»**

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les retombées économiques engendrées par la liaison Tihange-Tinlot».

La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, la liaison Tihange-Tinlot me tient particulièrement à cœur, vous le savez. Ce n'est pas la première fois que j'aborde la question d'autant que ce projet une fois finalisé doit apporter une plus-value à la Région d'un point de vue économique.

En novembre dernier, vous me confirmiez la poursuite des travaux et leur budgétisation. Une nouvelle rassurante qui mettait fin aux rumeurs de suspension des travaux faute de budget suffisant. Vous avanciez également la date de 2010 comme échéance de la fin des travaux de la phase 3 du chantier. Depuis novembre

dernier, maintenez-vous ce calendrier ou l'agenda des travaux a-t-il été fixé ou modifié ?

Vous n'êtes pas sans ignorer que cet axe routier est un argument conséquent pour drainer de nouveaux investisseurs, développer davantage l'activité économique dans la région et créer, par conséquent, de l'emploi, d'autant que le Condroz bénéficie encore aujourd'hui d'espaces disponibles notamment dans les zonings de Tinlot, Ouffet et Anthisnes. Ces terrains pourraient déjà accueillir de petits entrepreneurs, actuellement freinés par leur accès. Mais pour ce faire, Monsieur le Ministre, il est primordial d'accélérer les travaux de la liaison Tihange-Tinlot. Une percée qui permettrait un gain de temps considérable aux futurs indépendants, demandeurs de s'y installer.

La SPI + vient de présenter un état des lieux de la situation économique de l'arrondissement de Huy. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que l'on peut tirer la sonnette d'alarme. En effet, le stock de terrains au 31 décembre 2006 atteignait pour la région de Huy – vous allez me dire que c'est énorme – 169 hectares, mais desquels il faut en retirer 100 hectares considérés comme zones spécialisées sur Hermalle-sous-Huy. La disponibilité de terrains correspondant à la majorité des besoins des investisseurs n'atteint donc plus que 69 hectares. En comptant une moyenne de demandes de 9 hectares chaque année pour l'ensemble des 13 communes de l'arrondissement de Huy, la saturation est estimée à 7 ans.

Concernant la problématique du plan de secteur, j'ai adressé une question à votre collègue, responsable de ce dossier, le Ministre Antoine.

Parallèlement, je souhaiterais attirer votre attention sur la situation économique de l'arrondissement et sur l'enjeu essentiel que représente cette liaison. Comme je viens de vous l'exposer, la disponibilité des terrains n'atteint plus que 69 hectares. Or, cette surface inoccupée se concentre principalement dans le Condroz. Il est à noter que l'occupation maximale de Huy et Amay, notamment, est quasiment atteinte, arrive à saturation, il n'y a plus aucun terrain libre à cet endroit. Dès lors, si l'on ne permet pas aux indépendants, par des infrastructures routières adaptées, de se rendre rapidement dans le Condroz (Tinlot, Anthisnes, Ouffet...), il est à craindre qu'ils aillent s'installer ailleurs ou qu'ils ne s'installent pas du tout, simplement s'il n'y a pas de terrains disponibles ailleurs évidemment.

L'analyse de la SPI + est un élément nouveau qui démontre, s'il était encore nécessaire de le faire, l'urgence d'agir rapidement.

La liaison Tihange-Tinlot représente un élément clef de l'aspect économique de l'arrondissement. Ne pourrait-on pas accélérer ce dossier ? Quelles garanties pouvez-vous nous donner sur le calendrier avancé ?

Vous évoquiez le fait qu'en instaurant un péage autoroutier, vous disposeriez de moyens supplémentaires. Ici aussi, ce dossier connaît des retards de calendrier. N'avez-vous pas une meilleure carte à jouer ? N'y a-t-il aucune autre possibilité de dégager des budgets supplémentaires nécessaires à ces travaux ? Rien que sur le tracé de cette percée, le potentiel de terrains disponibles oscille entre 5 et 7 hectares ; à Villers-le-Bouillet, le zoning pourrait bénéficier d'une extension, deux petits exemples qui montrent le potentiel important encore inexploité sur l'arrondissement alors que les demandes affluent. Le développement économique d'une région ne dépend pas que de l'espace à bâtir, mais aussi des axes routiers, des facilités d'accès. Pourquoi ne pas travailler de concert avec le Ministre de l'Aménagement du territoire ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est impossible, Madame, vous demandez de trop. La vie c'est l'art du possible. Rien que pour vous, je n'ai pas assez de budget si je vous suis. Comment voulez-vous que je fasse cela ? Je vous aime beaucoup, mais il y a une limite. Je suis obligé de répartir quelque peu.

Le 20 novembre, on a déjà parlé de la liaison Tihange-Tinlot. Je vous avais dit que j'allais avancer. Le premier lot de la phase 2 a été adjugé le 26 avril, donc récemment. La meilleure offre s'élève à près de 1,4 million euros. Rien que pour ce lot-là. Il comprend la réalisation du giratoire Saint-Vitu et la voirie et le raccordement entre la N684 et la N66, y compris le giratoire au carrefour de l'aqueduc, la N66, point noir en termes de sécurité routière. Attention, le dossier doit maintenant faire l'objet d'une vérification par mes services, et doit être soumis à l'approbation de l'Inspection des Finances, doit revenir à mon cabinet avant d'être engagé et notifié à l'entreprise. On ne désespère pas de pouvoir commencer au mois d'août.

Je voudrais vous rappeler que si l'on a fait ce choix-là, c'est parce que ce tronçon est immédiatement utile sans attendre l'achèvement complet de la liaison.

J'ennuie un peu les gens, c'est cela que vous avez dit. Je sais bien, mais je vois même où c'est, qu'est-ce qu'il faut faire ? On va le faire, mais vous, vous voulez tout, tout de suite, tout, tout le temps, tout de suite. (*Rumeurs.*) J'ai connu de nombreuses femmes comme cela : tout, tout de suite. Mais on donne ce qu'on peut.

Après cela, la phase 2 : 3,4 millions, c'est entre cet endroit et les giratoires des Neuf Bonniers et des Gottes. Je vais essayer de réaliser ce tronçon encore en 2007 et puis la phase 3, 2008-2010, pour un montant estimé à

ce stade à 4 millions d'euros, avec une mise en service totale entre 2010 et 2011.

Voilà ce que je peux vous dire pour ce tronçon-là. Évidemment, que les choses soient claires entre nous, c'est à titre indicatif, ce n'est jamais comme on l'imagine, c'est toujours à peu près, c'est toujours plus tard et plus cher. Enfin, voilà ce qui est prévu au budget. Quand c'est déjà prévu au budget, il y a déjà une bonne chance que ce soit fait. Vous avez déjà construit dans votre vie, une maison? Pas encore, vous êtes jeune. *(Réaction de Mme Cassart-Mailleux.)* Vous n'avez pas fait de transformations dedans?

Enfin voilà, cela avance quand même bien. J'avais dit que j'allais avancer, j'ai avancé, c'est adjugé, le 26 avril, pas parce que vous avez posé la question, mais parce que c'était prévu.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, quand on veut on peut. Pour la deuxième phase, je vois bien que les montants sont colossaux, et j'en suis la première consciente, mais c'est un dossier qui traîne depuis 30 ans.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Oui, 30 ans, mais je l'ai débloqué et j'ai adjugé les travaux le 26 avril.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – La deuxième phase prend forme, mais le souci des riverains – vous allez adjudger la deuxième phase, on va donc arriver aux Gottes –, c'est qu'ils ont le pressentiment que la troisième phase ne suivra jamais. Et donc, que les riverains ainsi que le bourgmestre de Modave ont vraiment un souci: nous sommes arrivés aux Gottes et vous allez repasser dans tout le village pour arriver au rond-point. Cela, c'est un élément.

Le deuxième élément, comme je vous le disais tout à l'heure, c'est qu'il faut savoir que pour la région de Huy, à part dans cette région-là, il n'y a plus de terrains disponibles pour les investisseurs. Donc, je me dis que si on n'accélère pas cette liaison, les entrepreneurs ne viendront pas s'installer dans notre région puisqu'ils n'auront pas un accès rapide.

C'était un nouvel élément dont je voulais vous faire part. Maintenant, je vois que cela ne changera pas grand-chose dans la décision puisque vous me dites qu'il y a peut-être...

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Mon rôle, c'est que ce soit fait, mais quand on a des imprévus... Vous imaginez bien que je n'ai qu'un objectif, c'est que cela se

fasse le plus rapidement possible, ne pensez pas que c'est moi qui retarde les travaux. Je ne passe pas mon temps à retarder cela pour vous ennuyer.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – De toute façon, si c'est pour les retarder, ce n'est pas pour m'ennuyer, moi. L'objectif c'est que je sois un bon relais pour ma région et que d'un point de vue économique j'essaie d'avoir un bon développement. La sonnette d'alarme, je l'ai tirée il y a 15 jours d'ici lorsque j'ai assisté...

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je suis même allé à l'hôtel de ville pour en parler.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – D'ailleurs, je vous ai dit que vous n'aviez même pas souligné que je vous avais interrogé la veille, souvenez-vous.

À un moment donné, quand on veut, on peut. Il y a quand même moyen, Monsieur le Ministre, avec les budgets, qui sont conséquents, d'accélérer un peu les choses. La phase 2 est importante, mais il faudrait évidemment, dans la foulée, continuer la phase 3 et clôturer ce dossier qui a 30 ans et qui est réellement attendu par la région, économiquement parlant. Tous les camionneurs ne peuvent plus passer par Huy, parce que cette ville ne les veut plus et donc, ils doivent faire un détour...

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est pour la sécurité, aussi.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Si les transports doivent être effectués pour la zone du Condroz, le nombre de kilomètres est plus élevé et économiquement parlant, la région en a réellement besoin. Je ne veux pas polémiquer, je ne vais pas vous dire ici que vous ne faites pas avancer le dossier. Je veux être le bon relais d'une région et, en tant que parlementaire de cette région, j'insisterai. Et le jour de l'inauguration, j'espère que je serai là pour l'inaugurer avec vous.

*(M. Fourny, Président,
représume au fauteuil présidentiel.)*

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – La question de Mme Cornet, sur «la note relative à la sécurité routière déposée par le Ministre au Gouvernement», les questions orales de Mme Defraigne, sur «l'aménagement de la Chaussée de Tongres pour les usagers faibles» et sur «le fléchage des infrastructures touristiques aux entrées des villes» et la question de M. Senesael, sur «la liaison Seine Nord Europe», sont transformées en questions écrites.

QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE

DE M. CRUCKE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LES MOTARDS ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE»

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 motards et la sécurité routière».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Ministre, il n'y a pas un week-end sans qu'un nombre important d'accidents mortels impliquent des motards. Ceux-ci, en effet, doivent être considérés comme des usagers faibles. Je souhaite donc faire le point avec vous sur la réflexion de la Région wallonne en la matière, surtout que l'on connaît ces dernières années un succès important dans l'usage de véhicules à deux roues.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, d'abord un constat. Les chiffres des tués sur les routes belges, soit usagers de motocyclettes, soit de cyclomoteurs : 181 en 2003 ; 175 en 2004 ; 163 en 2005. C'est vrai qu'il y a une légère décroissance ; mais nous dirons tous que c'est évidemment insuffisant. C'est la raison pour laquelle j'essaie de faire des actions spécifiques concernant les motos.

J'ai relevé neuf thèmes d'intervention et je vous donnerai également en annexe les développements sur ces neuf thèmes.

Partout on a désigné un «Monsieur Moto» : dans chaque département, il y a un «Monsieur Moto». Une personne qui ne s'occupe que de cela, qui est le point de contact.

Nous avons mis sur pied une plate-forme de concertation pour faire le lien entre mon administration et les associations de motards – vous savez qu'il y en a plusieurs.

Nous avons également mis sur pied une formation spécifique sous l'égide de l'IBSR à destination des gestionnaires de voiries de mon administration pour les deux roues.

Les garde-routes sont sensibilisés aux problèmes spécifiques des motards car comme chacun sait, cela n'a pas le même impact pour une voiture que pour une moto.

Si un défaut dans la route est constaté par un motard, il peut s'adresser à sa fédération qui, après validation, transmet l'information à la Direction territoriale concernée, qui examine rapidement le bien-fondé. C'est comme cela qu'on a mis en place des réparations urgentes de déficiences.

On a mis en place des glissières de sécurité. On a repéré les sites en partenariat avec Fedemot : on a un budget spécifique.

On est allé plus loin : on a fait la même chose avec eux sur les routes secondaires.

Nous participons également aux marquages spécifiques sous l'angle de glissance et du positionnement, notamment dans les virages.

On participe à de nombreuses campagnes de sensibilisation en concertation avec les associations, avec l'IBSR, voire avec les autres Régions.

Voilà tout ce que nous mettons en œuvre pour essayer d'atteindre l'objectif, mais je suis comme vous, je constate que ce n'est pas évident.

Vous l'aurez compris, je suis conscient de ma responsabilité dans ce dossier. Il m'appartient d'adapter l'infrastructure pour faire en sorte de diminuer le nombre d'accidents et surtout d'accidents graves avec tués.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour les précisions qu'il apporte et les éclaircissements qui sont donnés par rapport à la procédure qui est suivie. Attention, dans un certain nombre de matières, il est heureux que ce soit ainsi, mais j'avoue parfois ne pas comprendre. On a parlé il n'y a pas très longtemps, souvenez-vous, de ces fameux plots qu'on a installés notamment à Basècles, qui séparent la piste cyclable de la route et qui sont pour les motards des pièges extraordinaires. Ce que je ne comprends pas, c'est que malgré la procédure que vous me décrivez, cela a réussi à passer. Comment «Monsieur Moto» ou les «filtres installés» n'ont-ils pas pu fonctionner ? C'est preuve qu'il y a encore certains dérapages.

QUESTION ORALE

DE Mme BIDOUL À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LES CHAÎNONS MANQUANTS DU RAVEL
SUR LA CROIX DE HESBAYE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bidoul à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patri-

moine, sur «les chaînons manquants du RAVeL sur la Croix de Hesbaye».

La parole est à Mme Bidoul pour poser sa question.

Mme Bidoul (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, le 17 avril dernier, les quotidiens du groupe Sud presse titraient à propos du RAVeL en Wallonie : «*Bientôt la fin des chaînons manquants*».

Profitant de cette bonne nouvelle, je voudrais vous interroger sur les deux anciennes lignes, 142 et 147, qui forment le Croix de Hesbaye et qui touchent les habitants de l'Est du Brabant wallon.

L'année dernière, le 22 mai 2006, je vous interrogeais sur vos projets de finalisation du tronçon du RAVeL entre Gembloux et Perwez, un tronçon d'environ 10 kilomètres. Vous me donniez alors rendez-vous au printemps 2007 pour le début des travaux sur la portion Gembloux - Sauvenière et vous m'exposiez, à l'époque, deux difficultés qui ralentissaient un petit peu le dossier. Il s'agissait d'une part d'une partie de l'ancienne assiette de la voie ferrée qui n'appartenait plus à la SNCB et, d'autre part, une pollution d'une partie du site près de l'ancienne décharge de Grand-Leez-Thorembais.

Aujourd'hui, je reviens vers vous pour savoir où en est ce dossier, savoir si les travaux ont été entamés comme annoncés, savoir également si les deux problèmes dont il était question, sont résolus à savoir : la possibilité de rachat par la Région wallonne de la portion privée et le problème de la dépollution à Grand-Leez.

Dans un second temps, j'aurais voulu vous parler également de la ligne 142 sur laquelle il existe également une petite portion d'environ 5 kilomètres de RAVeL manquant entre Jauche et Ramillies. Je voulais savoir ce qu'il en était de sa mise en RAVeL. Y a-t-il là aussi des problèmes qui empêchaient une finalisation prochaine ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Voilà quelques bonnes nouvelles. Je vous avais promis d'avancer. En ce qui concerne la liaison Gembloux-Gare Sauvenière (ligne 147), coût : 300.000 euros, les travaux ont débuté comme promis le 19 mars, ils sont évidemment encore en cours, j'espère une mise en service en juillet de cette année.

J'ai un petit problème avec une expropriation de parcelle. Cela n'a aucune influence sur ce chantier-ci. Je pense déjà à la suite pour l'itinéraire de Gembloux-Perwez. C'est pour cela que l'on a déjà anticipé, que

l'on est déjà en procédure d'expropriation de cette parcelle. C'est pour toute la problématique de Gembloux-Perwez. Cela dit, je l'ai programmé pour l'année prochaine. (*Réaction de Mme Bidoul.*)

Mais pour l'année prochaine, j'ai prévu la liaison Gembloux-Perwez.

En fait, on me dit qu'il y a un petit problème de pollution à Grand-Leez-Thorembais. J'ai demandé à Infrabel, toujours propriétaire, d'assainir. Mais comme je crains le pire, je vais contourner provisoirement le terrain, sinon on n'avancera pas...

Mme Bidoul (MR). – Peut-être peut-on prévoir un rachat ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Cette déviation portera sur une longueur de 300 mètres.

Quant au tronçon Jauche-Ramillies, il est repris dans mon budget 2007 à concurrence de 350.000 euros. Les études vont bientôt débiter, j'espère adjudger les travaux fin 2007 et les réaliser en 2008.

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

Mme Bidoul (MR). – Monsieur le Ministre, je prends acte de vos déclarations. Je vois que les choses avancent quand même depuis l'année passée. J'espère que les problèmes vont pouvoir se résoudre assez rapidement pour les deux petits morceaux manquants et que les calendriers que vous m'annoncez pourront être respectés.

QUESTION ORALE

DE M. WALRY 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

«L'ADAPTATION DE LA VOIRIE
POUR LA RENDRE ACCESSIBLE
AUX MALVOYANTS À LOUVAIN-LA-NEUVE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Walry 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 «l'adaptation de la voirie pour la rendre accessible aux malvoyants à Louvain-la-Neuve».

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

M. Walry (PS). – Monsieur le Ministre, je ne parle pas au nom de la majorité, mais au nom de ceux qui souffrent le plus. La presse a récemment mis en avant le manque d'aménagements prévus pour les malvoyants dans la ville la plus piétonne de Belgique probablement puisqu'effectivement Louvain-la-Neuve est une ville piétonne et censée faciliter naturellement la vie des personnes à mobilité réduite.

S'il est vrai que des aménagements tels que des lignes guides existent déjà dans cette ville, il n'existe aucun tracé complet reliant les lignes entre elles et permettant aux malvoyants de se déplacer en toute autonomie. De plus, il faut bien constater que les aménagements, comme toujours évidemment, sont loin d'être suffisants.

Je ne citerai ici que deux exemples, mentionnés dernièrement dans la presse, qui me semblent bien représentatifs de la situation. Ainsi, la ligne guide qui se trouve Place Montesquieu mène directement les malvoyants dans le mur du Collège Cardinal Mercier. De même les quartiers semi-piétons, comme celui de Bruyères, bien plus dangereux que les quartiers exclusivement piétons, ne sont pourvus d'aucun aménagement pour les malvoyants.

Il faut se rendre à l'évidence : la situation de Louvain-la-Neuve représente bien une situation particulière, mais c'est aussi la situation de la majorité des villes wallonnes en matière d'aménagement de la voirie à destination des malvoyants.

Monsieur le Ministre, dans l'Accord de Gouvernement conclu pour la Région wallonne pour la période 2004-2009, il est textuellement prévu, je cite : *«L'utilisation de dalles tactiles signalant aux malvoyants la fin des trottoirs et de feux de signalisation sonores sera développée; de même, des plaques en braille seront apposées à divers endroits afin d'informer et/ou d'orienter les malvoyants (panneaux d'information communaux, entrée des bâtiments publics, arrêts de bus...) et ainsi de créer des circuits pour malvoyants leur offrant une meilleure accessibilité aux centres d'activités.»*.

Nous sommes bien évidemment en présence d'une politique qui doit s'articuler avec les choix et les politiques développés au niveau communal.

Toutefois, Monsieur le Ministre, j'aimerais avoir des précisions sur la politique actuellement menée au niveau de la Région wallonne en la matière.

Qu'en est-il des aménagements déjà réalisés, ainsi que des aménagements prévus dans le futur, pour rendre la voirie plus accessible et plus sécurisante d'une façon générale pour les personnes malvoyantes ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden, 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. – Monsieur le Président, chers Collègues, conformément à la Déclaration de politique régionale, nous utilisons au maximum le placement de dalles tactiles à proximité des passages pour piétons ainsi que des dispositifs sonores pour les malvoyants aux alentours des feux tricolores.

Quand vous posez le problème pour Louvain-la-Neuve, ma réponse est d'une simplicité totale : ce n'est pas de mon ressort, la voirie n'étant pas régionale. Je ne peux pas légalement intervenir.

M. Walry (PS). – La commune ne pourrait-elle pas rentrer un dossier dans le cadre d'un plan triennal en prévoyant une situation qui est tout à fait exceptionnelle et qui est propre à cette partie de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve pour obtenir des subventions ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je peux évidemment en faire état à M. le Ministre Courard.

M. Walry (PS). – Mais quel est votre avis ? J'avais adressé ma question au Ministre Courard et à vous-même.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je comprends que la commune mentionne expressément son besoin, mais cela reste du ressort de M. le Ministre Courard dans le cadre des travaux subsidiés.

M. Walry (PS). – Dans un plan triennal ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En tout cas, c'est le seul chemin.

M. Walry (PS). – C'est le cas de le dire.

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'AMÉNAGEMENT DE LA RN 50»

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'aménagement de la RN 50».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je voudrais faire le point sur la RN 50 située entre Tournai et Courtrai, qui traverse plus particulièrement la commune de Pecq. Les riverains se plaignent du revêtement bruyant et cela rejoint ce que vous disiez tout à l'heure, dans le cadre d'une autre question, à l'égard du revêtement bruyant de cette voirie qui, à certains moments, il faut bien le reconnaître, a une allure d'autoroute parce que le trafic y est fort important, si pas plus encore le week-end avec les fameux dancings, discothèques qui entraînent des déplacements de jeunes et de foules extrêmement abondants. Ce dossier, semble-t-il, sur le plan local, a été évoqué à plusieurs reprises. Avez-vous été alerté par les autorités locales de Pecq ? Est-ce que, au sein de vos services ou de l'administration du MET, une étude de réaménagement de la RN 50 dans sa traversée de Pecq est imaginée ou est en cours ? Où en est ce dossier ? Peut-on prévoir un phasage et, surtout, pouvez-vous me préciser, éventuellement, les coûts qui seraient engagés pour la réfection et l'amélioration de cette voirie ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, en fait, les travaux concernant la RN 50 dans la traversée de Ramegines-Chin et de Pecq sont en cours depuis 2004.

Première phase : réduction à une voie de circulation à Esquelmes, présence de dancings, ainsi qu'à l'entrée de Pecq côté Tournai. Ces dispositions prises par marquage vont être confirmées par la pose de bordures.

La seconde phase a consisté en un entretien extraordinaire des revêtements pour un montant de 338.000 euros.

La troisième phase consiste également en un entretien extraordinaire des revêtements essentiellement sur l'entité de Pecq-Warcoing et Esquelmes, pour un montant de 416.000 euros.

Une quatrième phase vient d'être approuvée, qui consiste en la pose d'un revêtement mince sur l'ensemble de la chaussée, avec l'établissement d'îlots, de marquages de sécurité, pour un montant de 647.000 euros. Ce revêtement sera posé dans les zones habitées de Ramegines-Chin et de Pecq et les travaux sont programmés en août-septembre, après les réparations que je viens d'évoquer.

Restera à programmer une phase de pose de revêtement mince dans les zones où l'habitat est faible, c'est-à-dire Ramegines-Chin et Pecq, ainsi qu'entre Pecq et la limite avec la frontière Wallonie-France.

Toutes les options d'aménagement de la RN50 ont été prises en concertation avec les administrations communales et les riverains.

Il me semble que nous avançons positivement dans ce dossier.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et surtout pour l'échéancier qu'il m'a donné. Cela me permet de voir plus clair dans le dossier. Il ne me faudra plus interroger le Ministre mais la commune ne semble pas être mise au courant, en tout cas, être aussi au courant que le Ministre.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

M. le Président. – Je constate les absences de Mme Dethier-Neumann et de M. Wesphael. Les questions orales de Mme Dethier-Neumann sur «la surveillance des déchets dangereux stockés sous l'autoroute A8 à Ghislenghien – Évolution du dossier et diffusion des résultats» et de M. Wesphael sur «le (s) marché (s) passé (s) entre le MET et la Sotegec» sont transformées en questions écrites.

*(M. Walry, commissaire,
prend place au fauteuil présidentiel.)*

QUESTIONS ORALES

(Suite)

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

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, sur «le projet «Val de Poix» – Vallée olympique en Province de Luxembourg».

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

M. Fourny (cdH). – Monsieur le Ministre, je reviens vers vous dans le dossier du Val de Poix, suite à la dernière réunion du Gouvernement wallon du 29 mars qui a approuvé les modifications apportées à la fiche de candidature déposée par Idelux relative au projet «Val de Poix» – *phasing out* – Objectif 5.

Le Gouvernement a également décidé de solliciter de la SRIW une étude de viabilité, de faisabilité globale du projet «Val de Poix». Nous savons qu'en raison d'échéances fixées par l'Europe, toutes les dépenses liées au programme doivent être validées pour le 31 décembre 2008. Pouvez-vous me préciser les délais dans lesquels la SRIW est appelée à rendre des devoirs complémentaires sollicités par le Gouvernement? Le Gouvernement a-t-il arrêté une ligne de temps précise pour l'ensemble de ce projet? Quand doit-il à nouveau se pencher sur ce dossier? Quelle est ensuite la procédure à mettre en place et les délais impartis à chaque phase?

En cas d'échec dans la programmation de ce projet, ce qui à mon sens doit être prudemment envisagé ou raisonnablement envisagé suivant les positions que l'on adopte, en parallèle avec la poursuite des études, le Gouvernement wallon a-t-il déjà porté son choix sur un autre projet? Si oui, lequel, et en fonction de quels critères afin de ne pas perdre les crédits européens qui, rappelons-le, s'élèvent à 3 millions d'euros.

Parallèlement, l'appel à projets lancé par le Gouvernement wallon pour le redéploiement de l'aérodrome de Saint-Hubert a donné lieu à plusieurs candidatures, dont une assez complète fait état d'un projet relativement semblable au projet du Val de Poix, bien qu'il soit de moindre envergure. Monsieur le Ministre, là aussi, j'aurais aimé savoir si le Gouvernement a demandé à la SRIW de prendre en considération la problématique de l'aérodrome de Saint-Hubert puisque nous sommes, à vol d'oiseau, ou à vol d'ULM, à moins de deux kilomètres et, donc, ma question est de savoir si les projets sont compatibles et si on les a pris en considération? N'y a-t-il pas lieu de tabler sur un projet plutôt que sur les deux à la fois. J'aimerais connaître la position du Gouvernement par rapport à ce projet, à l'appel d'offres qui a été lancé à l'initiative du Gouvernement et ce, par l'intermédiaire du Ministre Antoine?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, je voudrais vous confirmer que le

Gouvernement en sa séance du 29 mars 2007, a validé une nouvelle fiche modifiée relative à la phase 1 du projet qui concerne plus particulièrement le développement du site du 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.

On a demandé à la SRIW de remettre dans les meilleurs délais une étude de viabilité, de faisabilité du projet global «Val de Poix». Nous avons demandé que cette étude porte au minimum sur toute une série de points que je vous ai repris.

En ce qui concerne l'instruction du dossier de la phase 1, il appartient à Idelux, à ce stade de la procédure, et dans la mesure où la fiche modifiée du projet a été approuvée, de transmettre à mon administration le dossier technique et de lancer les marchés publics.

Dès que je serai en possession du dossier complet ainsi que du contenu de l'étude, j'accorderai alors la promesse ferme de subsides et affecterai définitivement les sommes prévues à cet effet.

Pour la problématique du redéploiement de l'aérodrome de Saint-Hubert, j'invite l'honorable Membre à questionner mon collègue, le Ministre Antoine, compétent pour cette matière, de manière à obtenir toutes les informations utiles.

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

M. Fourny (cdH). – Monsieur le Ministre, vous me dites qu'effectivement la phase 1 est engagée, les cartes sont maintenant dans les mains d'Idelux. Cette intercommunale doit instruire rapidement le dossier et le transmettre à l'administration. Cependant, vous ne m'avez pas informé des délais. Le dossier a mis du temps, donc, je m'interroge toujours sur sa faisabilité, au regard des procédures de l'administration.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je comprends. Tout ce que je vous ai dit est vrai.

M. Fourny (cdH). – Je vous comprends également.

M. le Président. – Ceci clôture nos travaux.

La séance est levée.

– *La séance est levée à 16 heures 27 minutes.*

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

DPR	Déclaration de Politique régionale
IBSR	Institut belge de la Sécurité routière
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
SPI	Société provinciale d'industrialisation
SRIW	Société régionale d'Investissement de Wallonie