C.R.I.C. N° 18 (2007-2008)

PARLEMENT WALLON

SESSION 2007-2008

COMPTE RENDU
INTÉGRAL

Voir CRAC N° 25 (2007-2008)

Séance publique de Commission *

Commission du Budget, des Finances et de l'Equipement

Lundi 5 novembre 2007

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

SOMMAIRE

Questions orales 4

Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le mécontentement des riverains de la route de Herbesthal»

Question orale de M. Grommes à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le retardement des travaux d'aménagement de la route de Herbesthal»

Orateurs : M. le Président, MM. Stoffels, Grommes, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, Mme Cassart-Mailleux 4

Interpellation et question orale 6

Interpellation de M. Fourny à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le mécanisme du bonus-malus éco-fiscal»

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la mise en place d'un incitant éco-fiscal portant sur l'acquisition d'une voiture»

Orateurs : M. le Président, M. Fourny, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, Mmes Cassart-Mailleux, Dethier-Neumann 6

Questions orales (Suite) 15

Question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la réalisation des RAVeL dans la province de Namur»

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

Question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, et à M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, sur «la réalisation d'une cartographie acoustique le long des grands axes routiers»

Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la lutte contre la pollution sonore à Rhisnes»

Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la pose de murs et merlons antibruit»

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, Mme Dethier-Neumann, M. Stoffels, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, en son nom et au nom de M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme 16

Question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le chantier sur l'E411»

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

Question orale de M. Langendries à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le plan d'investissement pour les infrastructures sportives en Région wallonne»

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

Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «les rails de sécurité à Ensival»

Question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le remplacement des rails de sécurité le long des autoroutes wallonnes – Le cas de l'E19»

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

Question orale de M. Delannois à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la liaison Seine-Nord-Europe et le Pont des Trous à Tournai»

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

Question orale de M. Bracaval à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la RN 511»

Orateurs : M. le Président, M. Bracaval, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement 25

Liste des abréviations courantes 27

COMMISSION DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT

Présidence de M. Dimitri FOURNY, Président.

La séance faisant l'objet d'un compte rendu intégral débute à 15 heures 24 minutes.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LE MÉCONTENTEMENT DES RIVERAINS DE LA ROUTE DE HERBESTHAL»

QUESTION ORALE DE M. GROMMES À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LE RETARDEMENT DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DE HERBESTHAL»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels sur «le mécontentement des riverains de la route de Herbesthal», et la question orale de M. Grommes sur «le retardement des travaux d'aménagement de la route de Herbesthal» à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement.

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, dans la presse germanophone, nous pouvons lire que la situation des riverains de la route de Herbesthal serait «dramatique». C'est en tout cas le discours qui est tenu par les représentants des commerçants. Ces derniers seraient, selon les propos entendus, victimes d'une diminution importante de leur chiffre d'affaires.

Je vous en avais déjà parlé au moment où le chantier devait être lancé. À cette époque, les «riverains-commerçants» avaient déjà manifesté leurs craintes. Vous aviez promis une concertation avec les riverains, concertation à laquelle la Ville d'Eupen a été associée.

Monsieur le Ministre, peut-on connaître le résultat de cette concertation ? Ce résultat a-t-il pu être respecté ou y a-t-il eu des retards par rapport au calendrier initial ? Y a-t-il eu des imprévus dans le chantier ? Quels ont été le rôle et les responsabilités des uns et des autres quant au respect du calendrier et de la durée du chantier ? La concertation a-t-elle été permanente ? Enfin, y a-t-il moyen d'accélérer le chantier afin de raccourcir les délais de fermeture de la route en question et d'améliorer par conséquent l'accès aux magasins ?

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

M. Grommes (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, lors du dernier débriefing, il s'est avéré que l'ouverture de la route de Herbesthal à la circulation à double sens ne pourra se faire avant le 20 décembre 2007.

Il y a quelques semaines, une fin provisoire des travaux pour fin octobre 2007 était encore prévue et paraissait encore possible.

Apparemment, ce sont des travaux non réglementaires faits dans le passé qui sont à l'origine de ce contretemps.

Pour les commerçants et les petites entreprises qui se trouvent aux abords de cette route, et même au centre d'Eupen, ces nouveaux faits, ce nouveau calendrier posent un véritable problème.

Depuis le début des travaux, on signale déjà la perte de treize emplois, manifestement, cela se poursuivrait dans les semaines à venir. La situation semble donc être assez dramatique, c'est pour cela que je me permets de vous relayer les faits en vous demandant si l'ouverture provisoire de la route à une circulation à double sens ne pourra pas être possible dans deux semaines, pour que les commerçants et entrepreneurs puissent profiter des quelques semaines avant Noël pour augmenter leur chiffre d'affaires ?

D'aucuns pensent à un roulement d'équipes de huit heures. Que pensez-vous de cette proposition pour faire avancer les travaux ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Tout d'abord, j'entends bien les interventions des uns et des autres. Chacun doit être conscient que la réalisation de chantiers tels que celui de la route d'Herbestal engendre inévitablement des désagréments pour les riverains, les commerçants, et les usagers de la chaussée.

C'est un chantier de grande ampleur d'un coût de 3.250.000 euros, qui voit l'intervention de plusieurs maîtres d'ouvrage, Région wallonne, la Ville d'Eupen et la SPGE, avec nécessité d'une coordination constante et résolution de nombreux problèmes techniques, notamment ceux relatifs à l'égouttage.

Je pense que, et on l'a quelque peu évoqué, j'ai eu la volonté permanente de prendre en compte les soucis des riverains et commerçants. Je pense notamment :

– à la tenue de deux réunions publiques en présence de tous les acteurs concernés avant le démarrage des travaux, donc avec la Commune, MET, SPGE, l'entrepreneur, les riverains, les commerçants ;

– au choix du maintien en permanence d'un sens de circulation sur la chaussée pendant la durée des travaux ;

– trois représentants des commerçants participent depuis le début des travaux aux réunions de chantier qui se tiennent chaque semaine, leur désignation a été le fruit d'une concertation menée par la Commune. Ils participent aux réunions qui se déroulent en toute transparence ;

– respect des engagements qui ont été pris en faveur des commerçants pour la réouverture de la chaussée pendant les congés de la construction en juillet, ce qui a nécessité que des efforts soient mis en œuvre pour remettre la circulation à double sens, certains ont d'ailleurs souligné cet effort.

On parle de pertes d'emplois, à chaque fois que j'ai connu des travaux de grande ampleur, on a parlé de pertes d'emploi. Pour les objectiver, cela pose quelques difficultés. Oui, il y a pertes d'emplois, mais les mettre en relation directe avec le chantier est évidemment toujours difficile.

Aussi, si les commerçants et entreprises bénéficient d'un accès à une voirie régionale qui leur permet de développer leurs activités, de leur assurer une visibilité et d'être en liaison directe avec le réseau routier et autoroutier régional, ils doivent admettre et supporter que des travaux conséquents soient réalisés tous les vingt ans environ, ensuite ils profiteront de la route rénovée.

Je voudrais insister sur le fait que des mesures sont prises constamment sur le chantier afin de réduire autant que possible les nouvelles nuisances et désagréments.

Je voudrais attirer l'attention sur le fait que la longueur des travaux est notamment due à la pose de l'égouttage et n'est pas provoquée par la réfection de la voirie qui aurait pu être réalisée dans un temps beaucoup plus court.

Vous me demandez si le maître d'ouvrage doit faire face à des imprévus. Je pense que la survenance d'imprévus est inhérente à la réalisation de travaux tels que ceux entrepris à Eupen, même si ceux-ci doivent être minimisés un maximum par une bonne préparation du projet, une bonne anticipation des problèmes.

Qu'a-t-on rencontré comme imprévu :

– le temps nécessaire pour l'exécution du raccordement particulier des égouts qui est plus long que prévu ;

– les modifications qui ont dû être réalisées dans le cadre des placements des installations des concessionnaires, ceux-ci n'étant pas localisés aux endroits annoncés lors de l'élaboration du projet.

Le délai de réalisation est global et contractuel et il est techniquement difficile de le modifier.

On me dit que le délai contractuel sera respecté. Le retard dont on parle se situe au niveau du report de la fin d'une des phases du chantier. Il était prévu, dans le planning initial des travaux, d'ouvrir la circulation à double sens vers la fin du mois d'octobre de cette année 2007. Suite aux imprévus dont j'ai parlé, on pense que cela devrait pouvoir se terminer dans la première quinzaine de décembre 2007 si les conditions climatiques restent correctes, sinon ce ne sera pas le cas.

Lors de la réunion de chantier qui s'est tenue le 25 octobre 2007 en présence des représentants des commerçants et de l'Échevin des Travaux et des Classes moyennes, il a été décidé de mettre tout en œuvre pour terminer le plus vite possible le premier tronçon de 250 mètres pour le remettre à double sens, ce qui permettra de réduire considérablement la longueur de l'itinéraire de déviation. Ainsi, les personnes sortant de l'autoroute et se dirigeant vers Eupen ne seront plus directement confrontées à suivre l'itinéraire de déviation, la circulation pourra alors se faire à double sens jusqu'au début du second tronçon qui sera terminé vers la moitié du mois de décembre 2007.

L'hypothèse de travailler en deux poses de huit heures n'est pas prévue dans les clauses contractuelles :

– ces clauses ont été acceptées par tous les maîtres d'ouvrage ;

– cela nécessite l'octroi de dérogations de la part de l'Inspection du travail ;

– le travail de nuit, outre les problèmes de sécurité pour les travailleurs, occasionne des surcoûts et des nuisances importantes. Cela pose aussi le problème de faire travailler de nuit à la pose du revêtement, la centrale à béton, et les transporteurs.

Je dois composer avec tous ces éléments, et j'ai voulu avoir une réponse aussi complète que possible, pour vous avoir fait la démonstration de la concertation continue qui a été mise en place, et qui continuera à se faire entre les représentants de mon département et les autres acteurs concernés, tout cela en essayant de minimiser les impacts des travaux de cette ampleur.

Une fois pour toutes, pour que les choses soient claires, cela ne sert à rien de venir relayer à chaque séance ce genre de choses. Il est impossible de faire des travaux d'une telle ampleur sans perturbation. Vous pouvez venir me raconter tout ce que vous voulez. Dans tous les chantiers de cette ampleur-là, il y a toujours des ennuis, c'est toujours plus tard et c'est toujours plus

cher. Avant de commencer, vous pouviez l'écrire sur vos tablettes, c'est cela la réalité ! Ce qui compte, c'est que les travaux se réalisent.

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

M. Stoffels (PS). – Je tiens à remercier M. le Ministre pour la réponse très concrète qu'il vient de donner.

Je partage avec lui qu'on ne peut pas s'attaquer à un chantier de cet ordre de grandeur sans créer quelques perturbations pour les voisins de la voirie. Le tout est de savoir à qui on va donner finalement la responsabilité pour un ensemble de choses qui sont dites dans le public telles que, par exemple, les pertes d'emplois.

Je prends acte que des réunions de coordination entre l'ensemble des concessionnaires ont eu lieu, et que, chaque semaine, il y a une réunion de chantier à laquelle les représentants des commerçants sont associés et qu'il sort de cette analyse que le délai contractuel global va peut-être probablement être respecté, sauf qu'on a retard pour une phase qui n'est pas de la responsabilité du MET, c'est de la responsabilité de l'ALE finalement en matière d'égouttage. Si je le mets en avant, c'est pour remercier les agents du MET d'accepter un rôle ingrat, car ils peuvent être confrontés en tant que coordinateurs d'un dossier à un ensemble d'imprévus dont ils n'ont pas la responsabilité, parce qu'ils ne disposent pas des informations, ni de plans suffisamment précis. Il paraît que cela a été le cas dans ce dossier très concret, d'où l'importance également que nous prenions attitude définitive sur le projet qui est en préparation en matière des impétrants, ce qui donnera une information plus précise et ce qui devrait, à mon avis, faciliter le rôle du coordinateur d'un tel chantier.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je voudrais peut-être ajouter une chose pour l'information de chacun, parce qu'on ne parle jamais, mais cela me paraît important.

En fait, sur chaque chantier, on m'explique la même chose : *«On a perdu des emplois.»*. Chaque fois, on m'explique cela. J'ai d'ailleurs, dans mon intervention, dit combien encore faut-il démontrer cela. Je voudrais rappeler, ce serait peut-être bon de le faire savoir d'ailleurs – on ne le sait pas suffisamment –, qu'il existe un Fonds pour indemniser. Celui qui pense qu'il est lésé, qu'il introduise un dossier auprès du Fonds. Il est créé pour cela et nous cotisons, nous versons à ce Fonds 0,125 % du montant des travaux réalisés, pour permettre des indemnisations. Je crois que c'est bon à savoir. C'est tout récent. Je voulais, à un moment donné sortir de ce débat. Tout le monde souhaite avoir des grands travaux, une fois qu'on les fait, c'est le même débat : *«Il y a des inconvénients, c'est trop tard, c'est trop cher.»*.

Il y a au moins un point sur lequel ce ne sera plus de la responsabilité de M. le Ministre ; s'il y a perte d'emplois – ce qu'ils me racontent tous –, il faut introduire un dossier auprès du Fonds spécialisé qui instruira les demandes.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Quel est le pourcentage que vous versez au Fonds ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Moi, je verse 0,125 % des travaux que je réalise pour alimenter le Fonds.

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

M. Grommes (cdH). – Je voudrais aussi remercier M. le Ministre pour cette réponse détaillée, complète et surtout très claire.

M. le Ministre a cité toutes les mesures qui sont entreprises pour concerter les différents acteurs, telles les entreprises qui participent à ces réunions. Il donne des éléments de réponse en parlant de ce Fonds spécialisé. Mon collègue et moi-même, allons certainement relayer cette information.

Il faut effectivement limiter l'impact, cela est clair.

Pour le reste, il faut espérer qu'il n'y a pas d'autres retards dans les autres phases.

M. le Président. – L'incident est clos.

(M. de Lamotte, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel.)

INTERPELLATION ET QUESTION ORALE

INTERPELLATION DE M. FOURNY À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LE MÉCANISME DU BONUS-MALUS ÉCO-FISCAL»

QUESTION ORALE DE Mme CASSART-MAILLEUX À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LA MISE EN PLACE D'UN INCITANT ÉCO-FISCAL PORTANT SUR L'ACQUISITION D'UNE VOITURE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Fourny à M. Daerden, Ministre du Budget,

des Finances et de l'Équipement sur «le mécanisme du bonus-malus éco-fiscal» et la question orale jointe de Mme Cassart-Mailleux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement sur «la mise en place d'un incitant éco-fiscal portant sur l'acquisition d'une voiture».

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

M. Fourny (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, en mai dernier, mon collègue Michel de Lamotte et moi-même sommes intervenus pour vous interroger sur les mesures de fiscalité automobile et leurs conséquences pour les familles et les sociétés. En guise de réponse, vous nous aviez indiqué que vous étiez ouvert au débat et que nos interventions respectives et propositions de décret étaient versées au dossier.

Le 18 octobre dernier, le Gouvernement wallon a adopté en première lecture un avant-projet de décret mettant sur pied un bonus-malus éco-fiscal dont la presse a largement relayé le mécanisme.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Pas assez à mon goût.

M. Fourny (cdH). – Le protocole de Kyoto et la directive européenne du 13 octobre 2003 imposent d'agir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Aussi, nous saluons votre initiative de mettre en place un mécanisme qui vise à faire évoluer la taxation des véhicules automobiles en fonction des émissions de CO_2.

Votre projet est intéressant à plusieurs égards et j'en citerai quatre :

– l'idée de lier la fiscalité automobile aux émissions CO_2 n'est pas neuve puisque notre collègue René Thissen a déposé au Parlement wallon une proposition de décret allant dans ce sens. J'aurai l'occasion de revenir sur ce point ;

– un tel mécanisme fiscal responsabilise les automobilistes quant au choix qu'ils posent lors de l'achat d'un véhicule ;

– les constructeurs automobiles seront incités à contribuer à l'objectif de mettre sur le marché des véhicules moins polluants ;

– votre mécanisme répond, du moins partiellement, à nos préoccupations au niveau des familles en octroyant un avantage aux familles nombreuses.

Au-delà de ces éléments positifs, plusieurs questions méritent un débat au sein de notre Assemblée. Cinq questions se posent.

Le bonus-malus écofiscal va-t-il réellement alléger la fiscalité des véhicules automobiles pour les familles nombreuses ? Est-il opportun de le juxtaposer aux taxes existantes plutôt que d'entamer une réforme plus fondamentale de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation ? Est-il praticable en l'absence d'administration fiscale wallonne ? Est-il transparent ? Respecte-t-il le principe constitutionnel d'égalité ?

Concernant l'allégement de la fiscalité pour les familles, plusieurs éléments interviennent dans le débat relatif à l'avantage fiscal pour les familles.

Je constate avec satisfaction que votre point de vue a évolué quant au nombre de véhicules par ménage qui peut être touché par l'avantage fiscal accordé aux familles nombreuses. Dans votre première mouture, ne toucher, par l'avantage fiscal, qu'un seul véhicule par ménage était, à notre sens, trop restrictif et ne tenait nullement compte de la réalité socio-économique des ménages actuels. Ces ménages n'ayant qu'un seul véhicule sont d'ailleurs très probablement une minorité. Aussi, votre avant-projet assoupli le mécanisme, de sorte que plusieurs véhicules d'une famille nombreuse peuvent être visés par l'avantage fiscal accordé aux familles. C'est donc une réelle avancée pour les familles.

Un autre élément positif est le fait que les véhicules de type «camionnette» pour le transport de personnes et qui comportent huit places assises maximum – plus celle du conducteur, soit au total neuf places assises – sont exclus du mécanisme du bonus-malus.

C'est également une avancée pour les familles puisque ces véhicules sont souvent choisis par des familles nombreuses – de cinq enfants et plus – alors qu'ils sont plus polluants. Les familles qui faisaient ce choix auraient très probablement subi un malus en l'absence d'un mécanisme approprié.

J'en viens à un troisième élément qui m'interpelle : l'impact pour les familles risque d'aller dans le sens d'un malus ! Un cas typique pour illustrer notre propos est celui d'une famille qui passe de trois enfants à quatre enfants et qui doit acquérir un véhicule plus grand et qui se dirige vers un véhicule «monospace». Même avec la réduction d'une catégorie offerte aux familles nombreuses, cette famille risque de se voir appliquer un malus.

Par exemple, le passage d'une Renault Scénic – 137 grammes, soit de catégorie 5 – vers une Renault Espace – plus de 175 grammes, soit de catégorie 9 –, le calcul du Malus éco-fiscal : 5 - (9 - 1) = - 3, soit un malus en négatif en régime définitif à partir de 2011, soit de 150 euros. La disposition en projet pose, à notre sens, un problème si elle aboutit à une pression fiscale plus élevée pour les familles.

Le mécanisme préconisé par le Gouvernement wallon est un bonus ou un malus octroyé ou perçu lors de la mise en usage du véhicule. Elle s'apparente, dans le principe à la taxe de mise en circulation. Or, un avantage fiscal à l'achat du véhicule représente un avantage fiscal nettement moindre pour les familles qu'en octroyant un avantage fiscal annuel sur la taxe de circulation.

Or, pour les familles, la charge fiscale plus lourde d'un véhicule plus grand se fait également sentir annuellement par le biais de la taxe de circulation, et pas uniquement au moment de l'achat du véhicule. Le Groupe cdH plaide pour qu'un avantage fiscal puisse également être attribué aux familles sur la taxe annuelle de circulation. Nous avons déposé une proposition de décret allant dans ce sens et qui conserve toute son actualité.

Précisément, le dispositif en avant-projet est beaucoup plus restrictif que la proposition de décret, que j'ai déposée avec M. le Député de Lamotte, relative à l'octroi d'une réduction de 10 % par enfant à charge sur la taxe de circulation et ce, pour plusieurs raisons :

– il ne concerne pas toutes les familles, la proposition cdH vise les familles dès le 1er enfant ;
– il ne permet pas de prendre en compte la particularité des familles avec un enfant handicapé ;
– il n'octroie l'avantage fiscal que lors de la mise en circulation du véhicule. La proposition cdH préconise un avantage fiscal annuel sur la taxe de circulation.

Le point suivant concerne une taxe de plus ou une réforme globale de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation.

J'en viens au choix du système préconisé. Le bonus-malus écofiscal est un mécanisme supplémentaire à côté de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation.

On ne peut donc que s'interroger sur le choix de cette méthode à trois niveaux.

Pourquoi ne pas avoir opté pour une réforme fondamentale de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation et de moduler ces dernières en fonction des émissions de CO_2, comme le suggère une proposition de décret de M. le Député Thissen et qui s'applique aux seules voitures des particuliers ? Vous allez me dire que ce choix est motivé par le fait que pour une réforme globale, il convient d'adopter un accord de coopération entre Régions. Vous avez déjà évoqué au sein de cette Assemblée le fait que les véhicules de sociétés et les véhicules en *leasing* avec d'autres sociétés ou avec des particuliers nécessitent un accord de coopération. Il n'en reste pas moins que tous les autres véhicules peuvent être touchés par une réforme globale, de la même manière qu'ils sont touchés par le mécanisme du bonus-malus écofiscal. Pourquoi ne pas envisager un phasage de la réforme en deux temps, basé sur un tarif en fonction des émissions de CO_2 ? Dans un premier temps, faire une réforme globale qui s'appliquerait aux voitures dont les propriétaires ne sont pas des sociétés ou des sociétés de *leasing*. Une telle réforme ne nécessite pas d'accord de coopération. Dans un second temps, établir des contacts pour élaborer une réforme pour les voitures de société de *leasing* et conclure alors un accord de coopération avec les Régions.

Soulignons en effet, qu'à terme, eu égard aux engagements des États membres de l'Union européenne dans le cadre du protocole de Kyoto, les Régions devront de toute façon se mettre autour d'une table pour résoudre la fiscalité des voitures de sociétés en fonction de leurs émissions de CO_2. Il n'est nullement aberrant que la Région wallonne anticipe le processus en entamant, dans un premier temps, une réforme globale pour les voitures particulières – une fois n'est pas coutume, on anticipera les réformes flamandes – en privilégiant un tarif fiscal en fonction des émissions CO_2.

Par ailleurs, on peut s'interroger sur la question de savoir si une réforme globale ne serait pas moins onéreuse pour le Budget de la Région wallonne. De mémoire, le projet actuel coûte près de 23 millions d'euros.

Une réforme globale a en outre l'avantage de rabattre les cartes, plutôt que d'être perçue comme une taxe supplémentaire. Ce sera le cas avec votre dispositif dans le cadre du malus écofiscal.

Une réforme globale permettrait en outre de mieux prendre en considération les familles selon le principe «un enfant = un enfant». Elle correspond davantage au fondement de l'avantage fiscal. L'espace utile dans un véhicule et donc le coût du véhicule n'est pas le même selon que le ménage compte trois enfants, quatre, cinq ou plus. Il serait logique de moduler la fiscalité en fonction du nombre d'enfants et de tenir compte de la spécificité des enfants handicapés, comme d'ailleurs c'est le cas dans d'autres législations fiscales.

Concernant la praticabilité du mécanisme en l'absence d'Administration fiscale wallonne, le vœu si souvent répété au sein de cette Assemblée de doter la Région wallonne d'une Administration fiscale n'est pas encore réalisé. Aussi, c'est la cellule administrative transitoire pour la gestion fiscale wallonne qui devra assurer la gestion de ce bonus-malus écofiscal. Or, cette cellule est actuellement en charge de la perception de la radio redevance télévision et est composée d'agents contractuels affectés à temps plein à cette mission. Aussi, Monsieur le Ministre, cette cellule est-elle en mesure d'assurer une charge supplémentaire ? En a-t-elle la capacité en termes informatiques et en termes de personnel ? Le cas échéant, avez-vous évalué les moyens supplémentaires nécessaires pour effectuer la prise en charge de cette mission ?

Quant à la transparence du mécanisme, celui mis en place est relativement complexe. Des différences sont opérées selon qu'il s'agit d'une première immatriculation ou du remplacement d'un véhicule, un mécanisme de zone neutre en termes d'émission de CO_2 est prévu, un mécanisme transitoire est également prévu, certains véhicules sont exemptés. En d'autres termes, autant d'éléments qui viennent complexifier un principe, à la base simple de bonus-malus, mais qui, dans son application, reste complexe et donc peu transparent pour le contribuable.

Force est de constater que le remplacement du barème sur base des chevaux fiscaux par un barème en fonction des émissions CO_2 est plus simple et donc plus transparent.

En outre, je terminerai cette intervention par la problématique du respect du principe constitutionnel d'égalité.

On ne peut que s'interroger sur les cas suivants :

– Supposons un redevable «A» qui acquiert un nouveau véhicule correspondant à une tranche d'émission élevée avec un malus écofiscal de -10, soit 550 euros ;

– Supposons un redevable «B» qui renouvelle son véhicule et acquiert le même véhicule qu'auparavant qui correspond à la même tranche d'émission que celle du redevable A, le redevable B aura un bonus-malus équivalent à zéro euro.

Des contribuables, ayant le même véhicule, se verront appliquer un montant différent de bonus-malus sans qu'il n'y ait de raisons objectives qui le justifient, alors que l'un comme l'autre polluent tout autant. Il y a donc manifestement rupture d'égalité.

À nouveau, un mécanisme tarifaire sur base des émissions de CO_2 tel que proposé par la proposition de décret cdH de M. le Député Thissen n'engendre pas de rupture d'égalité.

Aussi, nous ne pouvons que nous interroger sur le choix de votre méthode.

Monsieur le Ministre, le Groupe cdH partage pleinement l'objectif d'une fiscalité automobile plus verte. Le principe du bonus-malus écofiscal est une solution *a priori* alléchante dans le cadre d'une fiscalité plus environnementale. Il n'en reste pas moins que votre dispositif pose encore une série d'interrogations qui méritent, nous semble-t-il, un débat. Des choix politiques restent, à mon sens, à faire, quant aux méthodes et quant à la mesure des éventuels effets pervers, notamment en termes de rupture d'égalité.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Ne dites pas que rien n'est bon.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je me dis : *«Quel accord de Gouvernement, de majorité !»*. Si M. le Député Fourny trouve tant de critiques, c'est qu'elles ont peut-être lieu d'être. Moi, je ne vais pas tant rentrer dans le détail, pas mal de choses ont été dites, mais c'est incomplet.

Le 18 octobre 2007, le Gouvernement wallon s'est penché enfin sur la mise en œuvre de son Plan Air Climat. Parmi les diverses mesures annoncées au sortir de cette réunion, l'attention médiatique est surtout portée sur votre projet de mise en œuvre d'un incitant écofiscal lors de l'achat d'une nouvelle voiture.

D'après les informations parues sur ce sujet, le système consisterait en l'octroi d'un bonus, variant de 100 à 1.000 euros, lors du renouvellement d'un véhicule si le nouveau est moins polluant que l'ancien. Inversement, un malus serait appliqué en cas de changement pour un véhicule plus polluant que le précédent. À noter que ce système de bonus-malus s'appliquerait également en cas d'acquisition d'un premier véhicule.

Ce projet appelle divers commentaires et questions, Monsieur le Ministre.

En premier lieu, le caractère polluant d'un véhicule ne sera déterminé qu'en fonction de la seule émission de CO_2 par kilomètre. Cette vision restrictive de la notion de «pollution» s'écarte de la tendance actuelle visant à inclure d'autres émissions pour l'estimation du caractère «propre» d'un véhicule, exemple Norme EURO, Ecoscore à Bruxelles et en Flandre. Par ailleurs, le «seuil de neutralité fiscale», fourchette dans laquelle aucun malus, ni aucun bonus ne sont appliqués, à savoir une émission comprise entre 146 et 196 grammes par kilomètre, ne correspond pas au seuil fixé par le pouvoir fédéral pour l'octroi d'une déductibilité fiscale, minimum 115 grammes par kilomètre, ni à l'objectif fixé par l'Europe au constructeur.

Pourquoi n'avoir retenu que le seul critère d'émission de CO_2 ? Pourquoi s'être ainsi dissocié de la tendance actuelle – européenne, mais aussi fédérale, flamande et bruxelloise – visant à inclure d'autres paramètres dans la mesure du degré de pollution du véhicule ? Sur quelles bases avez-vous fixé les seuils de 146 grammes par kilomètre et 196 grammes par kilomètre ? C'est une question qui me paraît importante, la réponse sera peut-être brève, mais je crois que c'est important d'y revenir.

Ensuite, rien n'est précisé en ce qui concerne les modalités pratiques de l'octroi de cet incitant. Tout juste est-il précisé que ce système ne s'appliquerait pas aux véhicules de société – et je crois que vous devez le savoir en ayant réalisé cette réforme –, ce qui repré-

sente près de la moitié du parc automobile en Belgique, ce qui laisserait entendre que votre projet n'agirait pas directement sur la taxe de mise en circulation.

S'agira-t-il d'une diminution/augmentation appliquée sur la taxe de mise en circulation ou d'un système parallèle à celui-ci ? S'il s'agit d'un système «parallèle», ne risquez-vous pas de vous mettre en porte à faux avec le principe juridique *non bis in idem*, le bonus-malus ne se reportant pas aux mêmes faits générateurs de l'imposition, à savoir l'achat d'un véhicule.

Par ailleurs, quel est l'impact «écologique» d'une mesure qui ne touche qu'un peu plus de la moitié du parc automobile ? Votre explication selon laquelle il fallait aller assez vite est un peu courte à cet égard. Pourquoi privilégier un système boiteux ? Je ne l'ai pas critiqué autant que notre collègue, mais je dis quand même qu'il est boiteux. Un système complet n'est-il pas souhaitable, quitte à attendre encore un petit peu ?

En outre, votre système pourrait être assimilé à une prime au «comportement antiécologique antérieur». En effet, les grands perdants de votre système seront ceux qui ont déjà été attentifs au caractère polluant lors de l'achat de leur véhicule. Les «primo-conducteurs» seront eux aussi pénalisés, car on partira du principe qu'il possédait un véhicule dont l'émission est comprise dans la fourchette que vous avez définie. *A contrario*, les grands gagnants seront ceux qui à l'heure actuelle possèdent un véhicule extrêmement polluant. Certes, on peut considérer votre incitant écofiscal comme un levier visant à changer les comportements, mais on peut légitimement s'interroger sur l'équité de ce dernier : on récompense le mauvais comportement antérieur.

Il s'agit ici d'une remarque générale qui avait déjà été émise lors de l'adoption du Plan d'Action prioritaire. Rappelons, en effet, que ce dernier annonçait des compensations aux communes et provinces qui supprimaient les taxes antiéconomiques visées par le Plan Marshall.

En effet, seules les communes qui levaient cet impôt seront dédommagées. Celles qui, à l'époque, étaient déjà sensibles à ce fait, ont été, dans les faits, pénalisées pour leur bon comportement antérieur.

Que vous inspirent ces commentaires ? N'était-il pas possible de mettre en œuvre un système plus «équitable» ? Vous annoncez un dispositif visant à avantager les familles nombreuses et les ménages à faible revenu. En quoi va-t-il consister ?

Enfin, votre projet ne prend pas en compte la tendance actuelle, bientôt inscrite dans une directive européenne, de regrouper les taxes de mise en circulation et les taxes de circulation dans une taxe de circulation plus large, prenant en compte l'aspect polluant d'un véhicule et son utilisation réelle. Ceci est d'autant plus étonnant que vos dernières annonces concernant la vignette automobile semblaient aller dans le sens d'un système plus «intelligent» – Dieu sait si je vous ai interrogé sur votre vignette –, modulant le montant de cette dernière en fonction de l'utilisation réelle du véhicule. En agissant en solitaire, ne risque-t-on pas, au vu de la tendance générale en matière de fiscalité automobile, de voir votre projet ne s'appliquer *in fine* que sur le court terme ?

Comment articulerez-vous le projet «vignette» avec votre système dont la logique est somme toute différente ?

Pour conclure, je vous rassure, Monsieur le Ministre, j'aimerais connaître l'estimation de l'impact budgétaire de votre système. La presse a évoqué un coût de 25 millions d'euros, soit un montant plus ou moins égal à celui que devrait rapporter annuellement la mise en œuvre de la vignette. Confirmez-vous ce montant ? Où trouverez-vous de l'argent pour financer votre projet ? À partir de quel budget ?

M. le Président. – La parole est à Mme Dethier-Neumann.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, le véhicule est une question qui concerne tout le monde. Monsieur le Ministre, je ne me joins pas uniquement pour vous donner des qualificatifs, mais plutôt pour vous poser des questions. Vous avez donné des avantages et vous avez mis votre projet sur la table.

La moitié des voitures n'est pas concernée, je parle là des voitures de société, et vous avez tenu compte d'une production de CO_2 que vous voulez corriger, mais je ne connais pas très bien votre planning. Comment voulez-vous joindre les demandes de l'Europe avec votre action ? Avez-vous un calcul à nous montrer ? Vous n'avez pas considéré les particules fines alors qu'on sait très bien qu'aujourd'hui c'est un facteur supplémentaire qui est lié au transport et à l'augmentation inutile, je dirais, du transport, et donc, un facteur qui met la santé en danger, et qu'il faut aussi considérer. Vous auriez pu faire d'une pierre deux coups. Par rapport à cela, j'aimerais bien savoir si vous avez un agenda secret pour compléter tout cela. Dites-nous tout.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Ce n'est plus secret alors.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Il reste une quatrième question importante. C'est l'intégration dans un système global, que ce soit entre les différentes Régions, ou que soit face à l'Europe.

Je pense que le projet mérite plus de cohérence, il prendrait plus d'ampleur. Dites-nous comment vous comptez le faire.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – C'est une question d'interrogation sur un système que je viens de déposer sur la table du Gouvernement wallon et que ce dernier a adopté, que je viens de transmettre au Conseil d'État, je tiens à resituer le débat dans son contexte. Le texte est aujourd'hui au Conseil d'État. J'ai demandé un délai court, raisonnable au Conseil d'État et j'ai demandé l'analyse du projet dans trente jours. C'est la formule officielle. J'attends donc les remarques du Conseil d'État. Il va sans dire que la deuxième lecture va évidemment intégrer les remarques du Conseil d'État et celles que j'aurai reçues çà et là. C'est pourquoi je vous remercie les uns et les autres d'intervenir dans le cadre du projet, car je suis de ceux qui pensent que toutes les interventions, qu'elles soient du Conseil d'État, des parlementaires, des spécialistes de la matière, sont de nature à enrichir un projet. On est précisément dans cette période. La période est évidemment propice pour l'enrichissement du projet.

Croyez bien que, dans les limites des contraintes budgétaires, je suis évidemment à l'écoute des uns et des autres pour essayer d'améliorer ce projet qui, je pense, est intéressant.

Je voudrais rappeler, et cela va d'ailleurs vider un certain nombre de problèmes posés, qu'il s'inscrit dans une volonté de combat contre le réchauffement climatique. Il faut d'abord bien poser le débat. Nous sommes dans le cadre d'un débat contre le réchauffement climatique. Il ne faut pas vouloir faire jouer à cet instrument tous les rôles. On est dans un débat contre le réchauffement climatique.

Si nous acceptons ce postulat, il faut évidemment se poser la question de savoir quel est l'élément qui joue fondamentalement dans ce cadre-là ?

La réponse est claire. Tous les scientifiques sont d'accord pour vous le confirmer, c'est le CO_2.

Je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas d'autres éléments. Ce n'est d'ailleurs pas un gaz toxique, le CO_2. Demandez à tous les grands spécialistes.

C'est dans le débat du réchauffement climatique. L'élément clé, c'est le CO_2. Est-ce contesté ? Non !

Au niveau mondial, Kyoto est la référence. Au niveau européen, que dit la directive ? Émission de quoi pour les voitures à l'horizon dans la proposition de directive à l'horizon 2012 ? CO_2.

L'accord de coopération intrabelge porte forcément sur le CO_2. Vous voyez que le CO_2, c'est une vraie référence dans ce contexte-là.

Alors qu'à Bruxelles, ils réfléchissent à l'écoscore comme les Flamands, cela ne me pose pas de problème. C'est un autre débat. Ici, nous sommes dans la lutte contre le réchauffement climatique. C'est pourquoi la référence est le CO_2. C'est cela l'explication scientifique de départ. Une fois qu'on a dit cela, on peut alors ouvrir le dossier du contenu, de l'approche.

En ce qui concerne l'approche, l'idée finalement est simple : si on pollue moins, si on émet moins de CO_2, pour être très précis, par principe, on obtient un boni. On peut aller jusqu'à 1.000 euros. Si on émet plus de CO_2, c'est un mali. Il peut lui aussi aller jusqu'à 1.000 euros. Nous sommes dans le principe de base.

Comme toujours, il n'y a rien de simple dans ce bas monde.

Quand on en arrive aux modalités pratiques, tout d'abord, il y a le premier véhicule. Le premier véhicule, par référence à quoi ? Moins par rapport à quoi ? Et plus, par rapport à quoi ? Il faut quand même bien apporter une réponse au problème. Là, dans le fond, c'est par rapport à la moyenne d'émission des véhicules. Je pense que ce débat est intellectuellement correct. La référence se fait là.

Vous me direz : *«C'est combien la moyenne ?»*. La moyenne, cela devient évidemment de nouveau source de complications, puisqu'elle n'est pas la même pour les véhicules neufs et les véhicules d'occasion. Il faut intégrer ces deux paramètres : où nous avons une moyenne aux alentours de 140 pour les véhicules neufs, c'est 160 pour les véhicules d'occasion. Il faut prendre cela en considération, car cela vise aussi bien la première acquisition en neuf ou occasion, que le remplacement en neuf ou en occasion. Donc, cela commence déjà à compliquer les choses.

Je ne vise pas tout le parc, c'est clair ! Les particuliers, pas les sociétés. Pourquoi ? Je rêve d'appliquer aux sociétés, pour ce faire, il me faut un accord de coopération. Vous permettrez que je vous dise : chacun son appréciation. D'aucuns peuvent rêver que c'est le mode idéal de gestion, je respecte les avis des uns et des autres. J'ai, à titre personnel, quelques doutes et quelques appréhensions sur base de ma courte expérience politique. J'ai quelques doutes et quelques appréhensions quant à cette modalité de fonctionnement. Regardez, à partir du moment où, dans la vie, quel que soit le thème, vous mettez autour de la table plusieurs interlocuteurs, quel que soit le thème, et que chacun de ces interlocuteurs dispose d'un droit de veto, croyez-moi, ce n'est pas facile d'évoluer. Je dis cela dans l'absolu.

Dans la mesure où cela fait partie de mes sphères d'intérêt – il doit y en avoir quelques-unes –, je me suis toujours intéressé, depuis de nombreuses années, à la fiscalité en général. Je vous demande si vous avez des doutes sur mon raisonnement d'examiner la problématique de l'évolution de la fiscalité au niveau européen, et de voir, puisque vous savez que là ils disposent tous d'un droit de veto, comment les choses évoluent ? Je vous demande de réfléchir à cela. Croyez bien que cela dépasse toute notion de Parti politique, car il y a eu évidemment des Ministres des Finances de tous partis confondus au niveau de l'Europe et dans le temps. Si vous avez des doutes, revenez à la vignette, vous pouvez m'attaquer mille fois sur la vignette. Un simple déclic du Gouvernement et je le fais à la régionale. Cela, c'est clair, croyez-moi, car je ne suis pas d'accord. Tant qu'il y en a un qui va dire non, il a dit non pour le pourcentage, maintenant il était d'accord sur tout, c'est un autre qui dit non pour la modalité, vous pouvez revenir mille fois. Je souris chaque fois que je vois que la question est posée. Je ne demande qu'une chose, c'est de mettre en œuvre, mais c'est impossible puisque la modalité est telle.

Ici, je ne suis pas engagé dans la même voie, sûrement pas. Mais c'est vrai que la voie que j'ai choisie a une limite. Je ne sais pas toucher les sociétés, car la loi belge rend impossible de toucher les sociétés sans accord de coopération. Avançons comme cela, cela concerne quand même 320.000 opérations par an, avec un coût de l'ordre de 25 millions. Je dis 25 millions, pourquoi ? Pour qu'il n'y ait pas d'équivoque, car vous entendrez des chiffres différents, y compris les familles nombreuses, de l'ordre de 22,5 millions. J'ai encore rappelé à tous mes collaborateurs ce matin en préparant ce dossier important, que, à côté du coût, n'oubliez pas qu'il va falloir le personnel pour mettre en œuvre, et qu'il va falloir un développement informatique important. C'est pour cela que je vous en parle aujourd'hui, et c'est pour cela que je vous invite à me croire, même si vous entendez d'autres montants. Je réponds alors spécialement à une de vos questions ô combien judicieuse, je pense que c'était aussi une préoccupation pour tout le monde : je souhaite aller vers l'automatisation du système, c'est-à-dire sans demande. Je vous assure que pour faire le développement informatique, ce n'est pas simple. C'est-à-dire de pouvoir octroyer un chèque sans formalité dans le chef du contribuable. Tous les fichiers reposant sur, imaginez les fichiers, l'immatriculation au niveau de la DIV, sur les fichiers de familles pour savoir si c'est famille nombreuse ou pas, avec des allocations familiales de trois enfants. Donc il faut pouvoir connecter tous ces fichiers pour produire en automatique le document boni et aussi je dois produire les documents de neutralité et les documents de mali, car je dois donner la faculté à mon contribuable de réclamer. Je peux me tromper évidemment dans l'analyse. Donc, je dois lui donner en plus la faculté de réagir vis-à-vis de mon calcul. Je dois traiter tous les cas. Donc, comme modèle ce n'est pas simple à mettre sur pied.

J'ai obtenu du Gouvernement wallon que cela puisse se mettre en œuvre dès le 1er janvier 2008. Je voudrais attirer l'attention de tout le monde dès aujourd'hui, je mettrai en tout cas tout en œuvre pour que le système soit d'application le 1er janvier 2008, quitte à avoir un effet rétroactif pour les bonis, pour les malis, c'est impossible. Cela ne veut pas dire, et sur cela je tiens à insister avec force, que les chèques seront octroyés le 1er janvier prochain. Cela ne sert à rien de venir me dire après : «*Vous avez dit le 1er janvier, mais les chèques ne sont pas là le 1er janvier.*». Ils ne sont forcément pas là le 1er janvier 2008 ! Nous sommes maintenant le 5 novembre 2007, nous sommes au début du processus gouvernemental. Il faut donc le terminer et puis faire le processus parlementaire avant d'avoir un texte, et sa publication encore avec plus ou moins de délai. Donc, cela veut dire que même s'il y a prise d'effets au 1er janvier, les premiers chèques tomberont le 30 juin, mais avec prise d'effets au 1er janvier. Cela, c'est la thèse, je n'en ai jamais parlé, je profite de vos interventions pour en faire état de manière plus précise.

J'espère d'ailleurs que, après, je serai dans un délai automatique de deux mois, pour pouvoir traiter toutes les demandes sur un décalage de deux mois et ce, sans formalité dans le chef du contribuable.

Vous soulevez, je pense que c'est principalement M. Fourny qui aborde ce problème, on l'a un petit peu évoqué également dans le chef de Mme Cassart-Mailleux, la problématique du *non bis in idem*. C'est vrai que c'est un très grand principe de droit fiscal. Nous avons évidemment été attentifs au problème. Nous sommes convaincus que nous ne sommes pas le moins du monde dans ce cadre-là. Je crois que cela fait vraiment partie des thèmes qui feront l'objet d'un examen au niveau du Conseil d'État. Je pense qu'on est vraiment dans un tout autre cas d'application, que la taxe de circulation ou de la taxe de mise en circulation, c'est un autre élément d'incitant. Ce n'est pas une taxe, c'est un élément d'incitation, mais peut-être que le Conseil d'État aura un avis plus nuancé que nous. Cela, je ne l'exclus pas, il va sans dire que, si tel devait être le cas, les adaptations de texte se feraient, évidemment.

Je crois que le problème le plus important est celui soulevé par M. le Député Fourny, je le comprends. Faut-il inscrire cette réflexion dans le cadre d'une réflexion plus large ? Une refonte, puisque c'est de cela qu'il s'agit, de la taxe de circulation et de mise en circulation sur base d'autres critères. Quand on dit d'autres critères, je pense ne pas trahir votre pensée en disant à la fois plus écologique et intégrant mieux la notion de famille. Je pense que c'est cela, je syn-

thétise votre pensée plus nuancée, forcément, comme toujours, les textes sont plus nuancés.

Ici, j'ai introduit la notion de famille, on me l'avait demandé au niveau du Gouvernement wallon, de nouveau avec pragmatisme, en disant, dans la définition, «*trois enfants bénéficiant d'allocations familiales*». Tout cela est bien beau, mais comment accède-t-on aux fichiers et comment met-on en œuvre après ? Que leur donne-t-on ? Ils gagnent une tranche. Normalement, le résumé de toute l'histoire, c'est cela. Cela a fait l'objet d'un débat dans un premier temps, vous l'avez d'ailleurs souligné dans votre introduction. Chaque véhicule est concerné.

Maintenant, cette réforme est plus profonde. C'est vrai qu'il y a une volonté européenne, il y a une volonté au Nord du Pays. Il y a tout cela. Tout cela existe. C'est juste. Moi, je ne dis pas non à cela, mais je pense vraiment que c'est une réforme de très grande ampleur. Ici, je ne fais pas une réforme. Je n'ai pas cette ambition. Mon ambition est beaucoup plus limitée. Je mets sur pied un incitant. J'ai une démarche très limitée intellectuellement. Je ne suis pas dans cette grande réflexion de réforme de taxe de circulation et de mise en circulation. Sur base d'autres critères, notamment écologiques, familiaux et autres, tout cela dans le cadre du contexte européen, je suis tenté de dire que forcément la Wallonie y arrivera. Je n'ai aucun doute à ce propos. Pourquoi pas d'ailleurs ? Là, je rejoins d'ailleurs l'une ou l'autre des interventions, pourquoi pas en fonction du nombre de kilomètres parcourus ? Comme d'aucuns me l'ont suggéré, même pour mon petit incitant.

De toute façon, je pense vraiment – je vais terminer ce premier tour de réponse, je ne doute pas qu'il n'y aura pas d'autres réactions et j'ai peut-être oublié involontairement l'un ou l'autre élément – que ce système «plus évolué, plus intelligent» – qu'est-ce que l'intelligence ? – n'est pas encore, cela, c'est mon avis, tout à fait mûr sur le plan technologique. Croyez-moi, je suis sûrement un des ministres ayant à ses côtés le plus d'ingénieurs, de par mes activités, et plusieurs d'entre eux suivent cela de très près. On essaie de suivre cela très près, car je crois que c'est l'avenir, et je pense que même si on a fait de grands progrès, entre les grands progrès technologiques, scientifiques et la mise en œuvre pragmatique, problématique, croyez-moi, il reste encore un peu de chemin à parcourir.

Donc, oui, l'idée est sûrement retenue. Je crois qu'on n'est pas encore prêt pour cette grande réforme.

Voilà ce que je voulais dire en guise de réponse, en essayant d'avoir répondu à vos nombreuses questions et pour lesquelles je vous remercie, parce que je pense que cela ne fait qu'enrichir ce débat qui est tout à fait en cours, puisque nous sommes seulement au stade du passage devant le Conseil d'État.

M. le Président. – Monsieur le Ministre, il vaut mieux en parler avant qu'après.

La parole est à M. Fourny.

M. Fourny (cdH). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse, l'interpellation avait pour but de vous sensibiliser sur des points qui me tiennent vraiment à cœur et au travers des différentes propositions.

Je vous remercie d'en tenir compte et de les prendre en considération en arrière-pensée. C'est vrai qu'on ne sait pas tout faire du jour au lendemain et qu'il y a ici manifestement une volonté de la part du Gouvernement wallon d'avancer en matière de gestion CO_2, et que ceci est un acte concret qui va dans le bon sens. On ne peut que s'en réjouir.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Pour votre information, puisque vous dites cela, nous avons fait le calcul : – je vous le dis pour essayer d'enrichir votre rapport – 70.000 tonnes de CO_2 par an.

M. Fourny (cdH). – Ici, on joint les actes à la parole, on ne peut que s'en réjouir.

Pour le surplus, je note également, Monsieur le Ministre, les difficultés qui vont être réelles de l'applicabilité des délais très courts qui nous sont impartis, que ce soit au niveau du Parlement wallon ou au niveau de l'Administration. J'espère qu'il n'y aura pas trop de problèmes à ce niveau-là. Nous reviendrons évidemment dans le cadre de cette discussion avec les différents problèmes que nous avons soulevés, afin d'avoir nos apaisements, et en tout cas tendre à un terme moyen vers des propositions qui sont plus larges peut-être encore pour les familles. Ces propositions qui visent encore l'ensemble du parc automobile, mais vous avez expliqué et rappelé la difficulté qui est la nôtre dans notre système institutionnel. Par ailleurs, de voir peut-être, de manière plus globale et plus large, la réforme du système des taxes de mise en circulation et de circulation.

Je pense que, réellement, à terme, nous devrons revoir ce système, avec l'aide de l'Europe peut-être, pour une harmonisation plus globale. Et donc, il est important qu'on puisse s'inscrire dès à présent dans ce débat.

Je vous remercie en tout cas pour le caractère complet de la réponse que vous avez apportée à cette interpellation qui se voulait constructive.

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Ma question était aussi très constructive. Je n'ai pas dit que je n'avais pas fait quelques remarques pertinentes par rapport au projet, mais on est là aussi pour vous faire remarquer quelles sont les lacunes d'un projet.

Par rapport aux objectifs, évidemment, la volonté de combattre le réchauffement climatique, Monsieur le Ministre, nous sommes évidemment tous d'accord, l'objectif est tout à fait louable.

Nous allons attendre, comme vous, les différentes remarques du Conseil d'État qui seront très importantes et vont peut-être mettre en évidence quelques lacunes du projet. C'est fait pour cela. Le côté juridique *non bis in idem*, nous verrons bien. Le Conseil d'État remettra certainement un avis en se positionnant par rapport à cela.

La seule chose, à laquelle vous n'avez pas spécialement répondu, c'est quand je vous disais que les grands perdants étaient ceux qui avaient toujours été attentifs à cela et que les grands gagnants étaient ceux qui ne l'avaient jamais été. C'était une remarque qui était tout à fait pertinente. C'est vrai que les gens qui ont toujours été attentifs vont devoir encore acheter des voitures moins polluantes alors qu'ils ont toujours fait attention, et que les gens qui ont acheté des voitures qui étaient plus polluantes, s'ils font le moindre effort vont être réellement récompensés.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Ils doivent faire beaucoup, si vous regardez bien la grille d'application – c'est ce que j'avais d'abord pensé au début – je l'ai rectifiée, parce que je comprends bien votre remarque. En fait, si vous prenez quelqu'un qui a un véhicule, par exemple, de 250 grammes, qui passe à 190 grammes, il a fait un effort, il n'aura rien. Ce paramètre-là, vous avez raison de le soulever, au cours de l'analyse, nous nous sommes rendu compte d'un phénomène d'aberration, c'est pourquoi il n'aura rien. Il n'obtiendra que s'il passe en dessous des 146 grammes.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – La remarque était pertinente et il faut essayer d'y trouver une solution. Vous êtes dans le bon chemin pour essayer de trouver cette solution.

Juste une remarque aussi avec les différentes questions que M. Fourny a pu poser, je me suis dit aussi : *«Primo conducteur achète une voiture. Il trouve une place, il a une voiture de société dans les deux ans qui suivent. Et puis, après dix ou quinze ans, il doit racheter une voiture.»*. Dans quel sens ira ce projet de décret par rapport à cela ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Vous avez évidemment raison, puisqu'au sens du décret, il n'en a pas.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Ce sont des remarques avec lesquelles il faudra avancer. Je pense qu'on y arrivera quand on analysera le décret en Commission, il faudra y être attentif. C'est vrai que c'est un délai assez court, aussi bien pour l'Administration que pour vous, pour le mettre en place, il faudra évidemment s'activer énormément. Je souligne aussi la simplification administrative en disant que les contribuables ne devront pas remplir de document.

J'ai interrogé le Ministre-Président sur ce domaine et je pense que c'est important de l'appliquer et qu'on la voie concrètement. Si cela va dans ce sens-là, c'est aussi à souligner.

Donc, lorsque le décret arrivera, on émettra évidemment les différentes remarques qui s'imposent.

Évidemment, avant que le décret n'arrive, il faut bien souligner le problème des familles et des familles nombreuses qui ont souvent l'obligation d'acheter les voitures de type «monospace». Cela, on y adhère tout à fait aussi.

M. le Président. – La parole est à Mme Dethier-Neumann.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, j'ai bien entendu que vous teniez compte de nos remarques.

Si je résume deux points, je comprends bien le postulat que vous avez pris. Vous avez dit : *«J'ai fait ma démarche du point de vue écologique.»* et vous mettez de côté un peu le volet social.

Je comprends que ce n'est pas évident d'être complet dans les matières Économie, Écologie et Social en même temps.

Je vous suis dans ce postulat, et je dis : *«D'accord, mais n'oublions pas de vérifier si c'est correct.»*. Vous avez dit que ce que font les Bruxellois et les Flamands n'est pas notre tasse de thé. Par rapport à la Flandre, c'est un point de vue, par rapport à Bruxelles, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous quand on considère que tous les jours il y a deux millions de voitures qui de la Wallonie pénètrent dans Bruxelles et que les Bruxellois souffrent de ce problème de Santé. On ne peut pas, d'un côté, dire : *«Wallonie et Bruxelles, c'est une synergie nécessaire. Cela doit fonctionner ensemble.»* et en même temps, par moments, oublier ce lien.

Vous avez dit aussi que vous voulez faire un signe : *«Ce n'est pas une révolution ni une réforme, c'est plutôt un incitant.»*. Quand je vois qu'au niveau fédéral

le signe d'aide se situe, par rapport au CO_2 seulement à 115 grammes ou 105 grammes, à l'Europe, en 2010 vers 120 grammes, et à la Région wallonne vers 146 grammes, je me dis que le signe est faible.

Vous dites que tout cela est très compliqué, je comprends, cela me semble être très technique. L'ampleur de la mise en place, de la traduction de cette idée est énorme.

Je me pose une question, c'est la même question que je me suis posée pour le PEB, pour la performance énergétique où j'ai discuté avec votre collègue, le Ministre Antoine, mettre en place tout un système pour un résultat assez faible alors qu'un peu plus vous donnerait un résultat tellement plus grand : est-ce une bonne relation de rentabilité ?

On ne peut pas, dans tous les cas, dire *«pas à pas»,* il y a aussi des moments où on doit se dire : *«C'est maintenant, on se donne les moyens, et on y va à fond !».* Ou sinon, c'est trop compliqué de recommencer et d'aller plus loin après. C'est pour cela que je vous ai posé la question sur le calendrier caché. Cela vaut-il la peine de le faire pour si peu ?

M. le Président. – L'incident est clos.

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

M. le Président. – Nous suspendons nos travaux quelques minutes à la demande de M. le Ministre.

– *La séance est suspendue à 16 heures 38 minutes.*

– *La séance est reprise à 16 heures 49 minutes.*

QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LA RÉALISATION DES RAVEL DANS LA PROVINCE DE NAMUR»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement sur «la réalisation des RAVeL dans la province de Namur».

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

M. Borsus (MR). – Merci Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, merci de l'augure de cette bonne nouvelle que vous m'annoncez.

Je souhaiterais effectivement, à la faveur de cette question, faire brièvement le point concernant l'état d'avancement concret du réseau des voies lentes en province de Namur.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je vais vous le donner.

M. Borsus (MR). – Effectivement, vous m'aviez, à la faveur de questions antérieures, annoncé un certain nombre d'informations positives concernant le développement de ces travaux, avec une perspective d'entame, voire de finalisation des travaux dans l'échéance à partir de 2006 jusque, y compris, 2009.

Puis-je dès lors connaître l'état d'avancement de ces dossiers et de ces travaux, notamment sur les lignes 126 Statte-Ciney et 147 Sombreffe-Perwez, et sur la ligne à laquelle Félicien Rops – à qui je rends hommage à la faveur de cette Commission, on s'associera très certainement à cet hommage – a prêté son nom et son patronyme, ligne qui relie notamment Ermeton à Sambreville ? Les délais sont-ils à peu près tenus ? Y a-t-il encore des difficultés particulières par rapport à ces chantiers et ces travaux ?

Concrètement, et je crois que je réponds ainsi à la préoccupation d'un grand nombre de concitoyens namurois. Quand ces différentes lignes seront-elles opérationnelles ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – La Ligne 126 Ciney-Havelange, dite «la Traversine» a été adjugée début septembre 2007 pour un montant de 1.266.000 euros. La demande de permis a été faite le 14 août 2007.

Le second tronçon de cette ligne, au-delà de Havelange jusqu'à Huy, sera adjugé début 2008. Un montant de 1.600.000 euros est prévu.

À ce propos, la ligne a fait l'objet d'une étude spécifique faune-flore, selon les incidences Natura 2000, mettant en exergue les zones spécifiques où des mesures particulières de préservation doivent être appliquées. Une concertation doit avoir lieu à cet égard avec mon collègue Lutgen dans le cadre de la législation sur la conservation de la nature. J'insiste sur le fait que ceci concerne le second tronçon.

Les travaux de la ligne 147 entre Sombreffe et la limite de la Province de Namur seront adjugés courant novembre, tandis que ceux entre la limite de la Province et Perwez sur la même ligne seront adjugés en 2008. J'ai réservé un million d'euros pour ce projet.

Pour être complet, je vous informe également que le dernier tronçon manquant du RAVeL Meuse en province de Namur, c'est-à-dire le RAVeL à Annevoie vient d'être adjugé également.

Les travaux adjugés en 2007 pourront débuter en 2008 dès obtention des permis et autorisations nécessaires et évidemment dès que les conditions climatiques le permettront.

Le projet du RAVeL Rops entre Ermeton et Sambreville, dont l'investissement est de l'ordre de 1.800.000 euros, sera en préparation en 2008. J'espère donc vivement pouvoir l'adjuger l'année prochaine.

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

M. Borsus (MR). – Brièvement, un grand merci, Monsieur le Ministre, pour ces différentes informations.

Effectivement, je constate que l'ensemble de ces dossiers progressent, adjudications, permis, projets. Donc, je me réjouis de ce maillage important qui, comme on le sait, pourra à la fois en termes touristiques, en termes utilitaires pour un certain nombre de déplacements, en termes de préoccupations environnementales aussi, vraiment constituer un atout supplémentaire pour la Province de Namur dont je vous sais gré.

QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES
ET DE L'ÉQUIPEMENT,
ET À M. LUTGEN,
MINISTRE DE L'AGRICULTURE,
DE LA RURALITÉ, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU TOURISME,
SUR
«LA RÉALISATION
D'UNE CARTOGRAPHIE ACOUSTIQUE
LE LONG DES GRANDS AXES ROUTIERS»

QUESTION ORALE
DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES
ET DE L'ÉQUIPEMENT,
SUR
«LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION SONORE
À RHISNES»

QUESTION ORALE
DE M. STOFFELS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES
ET DE L'ÉQUIPEMENT,
SUR
«LA POSE DE MURS ET MERLONS ANTIBRUIT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, et à M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, sur «la réalisation d'une cartographie acoustique le long des grands axes routiers», la question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la lutte contre la pollution sonore à Rhisnes» et la question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la pose de murs et merlons antibruit».

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

M. Borsus (MR). – Merci Monsieur le Président. Le Gouvernement wallon, lors d'une récente séance, a en effet pris acte de l'état d'avancement de la cartographie acoustique le long des grands axes routiers.

Celle-ci fait suite à la transposition, par l'arrêté de mai 2004, d'une directive européenne bien connue des milieux environnementalistes, celle du 25 juin 2002, relative notamment à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Je vous fais grâce de la lecture complète des objectifs de l'arrêté, qui, dans les grandes lignes, visent à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles par le bruit de l'exposition de nos concitoyens à ce phénomène bien connu.

Monsieur le Ministre, puis-je dès lors vous demander où en est aujourd'hui l'établissement de cette cartographie acoustique des grands axes routiers ? Quelle est la méthode retenue pour établir ledit document ? Quels sont les axes routiers principalement concernés par cette cartographie ? Comment sont effectuées les mesures ? Quels sont les seuils maximaux autorisés ? Combien de sites de mesures sont aujourd'hui répartis sur le territoire régional ?

Par ailleurs, l'arrêté met en œuvre la responsabilité de trois Ministres différents pour l'établissement de cette cartographie, vos collègues, les ministres Antoine et Lutgen étant chacun pour une partie concernés par cette cartographie.

Puis-je dès lors, Monsieur le Ministre, vous demander où nous en sommes en ce qui concerne ces cartes et surtout les plans d'action que ces cartes vont ensuite permettre d'établir ?

Par ailleurs, pouvons-nous attendre que les plans d'action soient accélérés ? Je sais, pour l'entendre souvent de nombre de nos concitoyens, qu'il y a vraiment une réelle perception de nuisance en raison du voisinage d'un certain nombre d'axes autoroutiers ou routiers. De surcroît, nous savons que l'accroissement du trafic qui est régulier dans notre pays notamment, comme dans la plupart des pays d'Europe, ne cesse également corollairement d'accroître le sentiment de gêne, de nuisance que perçoivent nos concitoyens.

Ne conviendrait-il pas de tenter dès lors d'accroître significativement, voire spectaculairement, les efforts déployés via différents modes techniques à Rhisnes ou ailleurs, pour que nos concitoyens puissent vous être particulièrement reconnaissants de pouvoir désormais vivre, voire dormir dans le calme ?

M. le Président. – La parole est à Mme Dethier-Neumann pour poser sa question.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, c'est un dossier bien connu, en tout cas de ma part, car c'est la troisième fois que je viens devant vous avec ce dossier. Je suis venue pour la deuxième fois le 16 avril 2007 lors de la séance publique de Commission du Budget.

Concernant cette pollution sonore dont le village de Rhisnes est victime à cause de la proximité de l'autoroute E40, de la dégradation de son revêtement et de l'absence de murs antibruit, vous m'aviez répondu que votre administration avait déjà entrepris une étude de faisabilité du prolongement du mur antibruit actuel par un merlon de 500 mètres de long à la sortie Namur Ouest. Une telle butte nécessitait, disiez-vous, 60.000 mètres cubes de terre et à peu près un an de réalisation. Vous m'avez expliqué pourquoi et je l'avais bien compris.

Vous terminiez votre intervention par, je vous cite Monsieur le Ministre : *«Oui, nous avons fait une étude. Oui le site est prioritaire. Et d'ici environ un an, nous pourrons arriver à un résultat.»*.

Aviez-vous prévu, pour bien être clair et pour ne pas retarder inutilement le délai, que préalablement, il était nécessaire d'obtenir un permis d'urbanisme et que le comité d'acquisition d'immeubles évalue l'occupation à titre précaire des terrains privés qui devront être traversés par les engins de chantiers durant l'élévation du merlon ?

Aujourd'hui, les riverains s'inquiètent de l'augmentation de l'intensité sonore des nuisances due à une dégradation rapide du béton entre Spy et Daussoulx. Entre-temps, de véritables trous et fissures se sont formés dans la chaussée.

À six mois de l'échéance promise de ces travaux, savez-vous me dire où en sont les démarches préalables, démarche de permis, évaluation par le comité d'acquisition, etc. ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Vous voulez tout savoir ?

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Oui et je suis perspicace, je m'y tiens. Je reviendrai si jamais je n'ai pas reçu toutes les réponses.

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

M. Stoffels (PS). – Merci Monsieur le Président, cette fois-ci, ce ne sont pas des trous que j'ai trouvés, mais en cherchant, on trouve pas mal de choses.

Monsieur le Ministre, chers Collègues, permettez-moi d'illustrer mes propos à l'aide d'exemples que je connais évidemment mieux que d'autres.

Dans l'arrondissement de Verviers, la problématique du bruit généré par l'autoroute se pose à différents endroits. Uniquement à titre d'exemple, je vous cite la problématique d'Ensival à hauteur de Verviers, à Thimister, à Walhorn, à Sart-Jalhay, à Saint-Vith et j'en passe.

Avec la densification du trafic, d'une part, notamment des poids lourds, et je rappelle que la Région wallonne est une plaque tournante européenne pour le transport du fret par la route, mais aussi avec l'évolution des types de véhicules, deux types de bruits commencent à devenir désagréables, voire insupportables, le bruit des pneus et le vent. Je parle du bruit de fond qu'on entend en continu et des pics.

Selon un sondage qui a été réalisé par votre collègue, le Ministre Antoine, la qualité du logement telle qu'estimée par les occupants locataires ou propriétaires ne dépend pas seulement de l'état de salubrité et de sécurité du logement lui-même, mais aussi de facteurs environnementaux, tels que les pollutions sonores.

Ceci étant dit, je n'ai pas dit que la seule source de bruit est la route. Il y en a bien d'autres, mais l'effet cumulé de toutes les sources de bruit pose un réel problème environnemental et de qualité de vie.

Si je vous parle des routes, c'est que vous êtes chargé des Travaux publics. N'ayez pas de doute, je vais aborder le problème aussi avec vos collègues, chacun en ce qui concerne ses matières.

Monsieur le Ministre, il me semble qu'une actualisation de la carte des bruits s'impose afin d'identifier avec exactitude les endroits où les nuisances sonores existent. Ceci me paraît aussi important afin d'estimer les budgets nécessaires, afin de créer les murs ou les merlons antibruit. Les merlons permettront par ailleurs de répondre à un autre défi qui est le stockage de matériaux inertes non contaminés, en effet, dans beaucoup de régions de Wallonie, on ne sait pas où les amener.

Peut-on espérer qu'une actualisation de la carte des bruits sera faite, que la politique en matière des Travaux publics soit amplifiée, intensifiée en ce qui concerne la création de murs et de merlons antibruit, et pour ce qui concerne l'arrondissement de Verviers, que des solutions soient envisagées pour les endroits que je viens de citer ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden, qui répondra en son nom et au nom de M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Monsieur le Président, chers Collègues, pour ces différentes questions, j'oserais dire que les tronçons d'autoroutes et de routes devant faire l'objet de la cartographie acoustique – commençons par cela – sont les infrastructures dont le trafic est supérieur à six millions de véhicules par an, sont définis dans la liste exhaustive figurant dans l'arrêté du Gouvernement du 13 septembre 2007, les tronçons retenus concernent 1.060 kilomètres de voirie, autoroutes et routes régionales. Une annexe spéciale prévoit l'évaluation des 1.060 kilomètres de voiries retenus.

En vue de la réalisation de la cartographie du bruit des grands axes routiers de Wallonie telle que prévue dans la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil de juin 2002 et dans l'arrêté du Gouvernement du 13 mai 2004, relatifs à l'évaluation et à la gestion du bruit, un marché d'études a été élaboré. Ce marché, qui concerne les axes routiers et autoroutiers définis ci-avant, permet de compléter les données déjà disponibles et de réaliser la cartographie au sens de la directive européenne.

L'étude débutera prochainement et nous attendons les résultats pour juin 2008. Cela ne veut pas dire que nous n'avons, dans l'état actuel, aucune donnée concernant le bruit évidemment.

Depuis 1995, le Ministère de l'Équipement s'est doté d'un outil qu'on appelle l'Unité coopérative d'exposition, sous entendu au bruit, et sur base duquel nous classons les sites de manière à objectiver l'affectation des moyens budgétaires. Comment calcule-t-on l'indice ? Nous essayons de prendre en considération le nombre de maisons concernées, les niveaux sonores perçus dans chaque habitation et une correction si certains bâtiments sont des écoles ou des hôpitaux.

Sur base de cela, les dispositions sont prises chaque année pour gérer les problèmes de bruit et leurs effets.

Vous savez qu'il y a plusieurs méthodes :

– réduction des vitesses, si la considération le permet ;
– mise en place de merlons ;
– pose d'un revêtement routier plus performant au point de vue acoustique ;
– écrans isolants ;
– écrans isolants et absorbants.

Nous avons cette hiérarchie, parce qu'il y a évidemment un problème de coûts très élevés.

Nous traitons les sites suivant leur classement et ce, au fur et à mesure des mises à disposition de crédits. Nous avons actuellement 65 sites répertoriés, dont l'indice est inférieur à 55, pour lesquels aucun traitement particulier n'est préconisé.

À ce jour, la Région wallonne a mis en place 100.000 mètres carrés d'écrans antibruit et plusieurs millions de mètres carrés de revêtements silencieux ont été posés, ce qui nous a permis de traiter les sites les plus bruyants. Il y en a encore et il y en aura toujours, c'est sûr.

En ce qui concerne Rhisnes, le site occupe aujourd'hui la 64ème place au niveau wallon.

M. le Président – Il était 60ème, il devient 64ème, plus on fait du bruit autour, plus il recule.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Car c'est un positionnement relatif permanent, un peu comme sur les listes électorales.

Je découvre cela avec vous : Verviers, Thimister, 198ème position, Walhorn : 109ème pour l'Ouest et 218ème à l'Est. Quant à Jalhay, j'ose à peine vous en parler, elle est en 283ème position.

M. le Président – Il y a 365 positions.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Oui, on suit le dossier, on étudie les différentes possibilités. On ne demande qu'une chose, c'est de faire les travaux.

Pour compléter la réponse sur la cartographie, nous avons également demandé à notre collègue le Ministre Lutgen – puisque la question était dirigée vers les deux – de nous apporter, dans le cadre de ce fameux arrêté du 13 septembre, l'analyse par agglomération, communes de Liège, Charleroi, les agglomérations au sens de l'article 42, etc., et les grands axes ferroviaires – on vous donne tout le détail concernant ces axes –, puis les aéroports qui sont également un des éléments pris en considération et pour lequel je vous donne une synthèse des éléments.

Je vais évidemment remettre à chacun tout le détail de nos réponses.

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

M. Borsus (MR). – Brièvement, comme m'y invite le Règlement, Monsieur le Président, merci Monsieur le Ministre, pour l'ensemble de ces précisions.

Je pense qu'il faut faire plus. Je sais que le Budget est toujours affaire de choix et choisir, c'est renoncer

et renoncer, c'est se déchirer, mais après avoir mobilisé des moyens sur le RAVeL notamment, et de façon très appréciée, je pense qu'au moment de l'élaboration du budget, il faut manifestement tenter de passer à la vitesse supérieure. Vous l'avez bien démontré avec le classement des sites qui classe trop loin un certain nombre de lieux perçus comme extrêmement nuisibles pour les riverains. Il se passera trois législatures et demi avant qu'un espoir ne puisse être nourri.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Vous avez raison, il existe deux perceptions.

L'ordinateur agit de manière mécanique, et pas les riverains, je comprends.

J'ai toujours dit qu'il fallait construire moins de routes.

M. Borsus (MR). – Donc, je dis à Monsieur le Ministre que c'est un budget qui doit être multiplié par deux. Il y a moyen de faire des mouvements budgétaires. Il faut faire un gros effort. C'était probablement le sens de nos trois questions qui auront fait du bruit, comme la réponse. On est Désolé pour les riverains.

M. le Président. – La parole est à Mme Dethier-Neumann.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, vous me voyez un peu surprise évidemment. Moi, je m'attendais à une réponse technique sur les démarches déjà faites. Ce n'est pas le cas, vous me reclassez trois pas en arrière.

C'est une question importante qui reste sans réponse, et j'y reviendrai. À quoi servent ces classements, si sans cesse, ils sont modifiés ? Où est la transparence par rapport à cela ?

Vous nous avez donné les moyens que vous avez en main qui sont dépendants financièrement. Vous nous avez dit que la méthode décline quatre moyens : les vitesses, les merlons, l'écran isolant, l'écran absorbant. Il ne faut pas hésiter, à certains endroits en tout cas, entre l'écran isolant et celui qui n'est pas absorbant, mon collègue n'a pas nommé Dison qui fait partie de la route et qui se trouve face à Chaineux qui vient d'être protégée, depuis le bruit a augmenté. Là, les travaux ont été faits dans le cadre du TGV et on a pu faire d'une pierre deux coups, mais finalement, il y a des sites qui se trouvent avec des murs seulement isolants, qui répercutent le bruit de l'autre côté et c'est assez dérangeant.

Il me vient une idée, vous avez rappelé notre discussion autour du bonus-malus avec la voiture, cette discussion-là est ouverte, ne mettrait-on pas aussi une facette pneus moins bruyants dans votre soutien de taxe et de fiscalité ? Réellement, Monsieur le Ministre, pour moi, la question reste globale dans le transport. Et dans le transport, il va falloir soit trouver plus de moyens, soit radicalement changer de moyens de transport. Je vous invite à avoir un travail vraiment de fond, et là, c'est une réforme que je vous demande – et pas un petit signe – sur le transport. Comment axer cette réforme outre les autoroutes ? Car vous voyez bien que c'est une histoire sans fin. Je veux bien souhaiter longue vie à M. le Ministre, mais là, cela va vous dépasser et je trouve que cela n'a pas de sens.

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

M. Stoffels (PS). – Merci à M. le Ministre pour les perspectives qu'il a annoncées en commandant une étude dont le résultat va sortir juin 2008, et qui va nous permettre d'identifier plus clairement, plus objectivement les besoins en la matière.

D'autre part, il faut vraiment déguster ce que vous avez proposé, le tout est une affaire de positionnement relatif permanent, avec des critères qui ne relèvent pas seulement du niveau de nuisances sonores, mais également d'autres critères tels que la densité de l'habitat. Avec des critères pareils, les régions rurales passeront toujours loin derrière les autres. Il sera impossible de remédier en temps utiles à ce genre de situation nuisible, dérangeante pour un nombre réduit de citoyens, certes. Parce que, par la nature des choses, la densité des logements est moindre en région rurale qu'en région urbaine. Je pense que ce n'est pas pour cela qu'on doit toujours mettre les régions derrière tout le monde. Je prends les sites de Thimister, de Walhorn, de Jalhay que vous venez de citer, ils seront encore dans les dernières positions dans une vingtaine d'années, parce que des régions urbaines pourront profiter de critères qui leur sont favorables vu que la liste ne relève pas seulement de critères qui dépendent des pollutions sonores.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – En général, les zones rurales ont l'intérêt d'avoir beaucoup plus de terrains disponibles le long des routes que les zones agglomérées. C'est bien pour cela que la technique des merlons, pour laquelle des accords ont été mis en place, est en préparation, notamment avec la société coopérative Tradecowall dans le cadre des boues de dragage. Là, on peut réaliser ces travaux plus facilement et ceux-là ne se feront pas dans le cadre de l'indice UCE, car il y a des terrains disponibles, mais on n'en a pas partout. C'est comme cela que concernant le site de Jalhay, notamment, il y avait des terres disponibles à proximité, il y avait une possibilité de réaliser ces merlons à coûts nuls. Ces

merlons sont actuellement en cours de réalisation, et presque terminés, du moins d'un côté de l'autoroute. L'autre côté, il est actuellement plus difficile de le faire, et on a rencontré les riverains de façon à essayer de tenir compte au mieux de leurs possibilités.

On ne peut pas conclure de l'indice UCE que l'on ne fait rien. Le site dont parlait Mme Dethier-Neumann à Rhisnes est 60ème, mais il y a des terrains disponibles avec une difficulté liée à l'écoulement des eaux.

Le site de Jalhay est actuellement en cours d'établissement.

Donc, on tient compte du fait qu'on fait des merlons, parce que là on a la possibilité de les faire.

M. Stoffels (PS). – Et ce, d'autant plus que les merlons vous permettent de résoudre un deuxième problème, c'est-à-dire de savoir où stocker des terres.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Et quand je vais pouvoir traiter les boues polluées, ce qui va arriver, ce sera pratique.

M. Stoffels (PS). – Je parle des terres non contaminées, par exemple, ou des boues non contaminées à l'heure actuelle.

M. le Président. – L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LE CHANTIER SUR L'E411»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement sur «le chantier sur l'E411».

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

M. Borsus (MR). – Merci Monsieur le Président, je vais faire très vite.

Il n'est pas dans mon habitude de poser une question sur un rond-point, sur un pare-chocs ou sur un trou. Ceci dit, Monsieur le Ministre, cela a été «le boxon», si vous me permettez l'expression. J'ai ici les articles de presse consacrés aux travaux sur l'E411 à hauteur de Sart-Bernard, Namur et Courrière. Je ne fais évidemment aucun reproche aux agents du service du MET qui ont fait sûrement leur possible, mais je trouve que ce chantier n'a pas été géré d'une façon optimale.

Concrètement, des centaines d'automobilistes se sont trouvés piégés par ces travaux dont ils n'étaient pas informés. Il y a eu peu d'informations préalables, peu d'organisation de circuits alternatifs. Réduire l'E411 sur une bande alors qu'on est en pleine période d'activités, n'aurait-on pas pu décaler le chantier, ne fût-ce que pendant les vacances de Toussaint ? N'aurait-on pas pu essayer de travailler au maximum pendant la nuit ou en dehors des heures de pointe ?

Je ne veux jeter la pierre à personne, car il est trop facile de dénigrer les gens qui agissent, mais je considère vraiment qu'on a créé un réel problème qui aurait pu être très largement évité.

Puis-je dès lors vous demander, Monsieur le Ministre, comment ce chantier a été géré ? Je parle de la fluidité du trafic et de l'organisation de celui-ci. Avait-on prévu une information préalable, via la presse, les médias, la Sécurité routière, ou tout autre organe ? Je sais qu'on a saisi l'opportunité pour refaire le revêtement, mais sincèrement ramener un des axes routiers majeurs de Wallonie en pleine activité à une bande de circulation, je vous assure, et un certain nombre l'a vécu, il y en avait pour une heure et une heure et demie rien qu'à passer cela. D'où des retards économiques, de la pollution supplémentaire, de l'énervement inutile, peut-être que pour un couple, cela a été la goutte d'eau qui a fait déborder le vase, je n'en sais rien. Bref, des misères, Monsieur le Ministre, évitables, me semble-t-il. Comment avez-vous analysé la situation ? Et surtout, comment va-t-on faire pour ne plus faire pareil ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – J'ai évidemment interrogé tous mes services pour leur demander le pourquoi. Vous avez tous les arguments, j'en arrive directement à la conclusion, plutôt pragmatique.

C'est vrai qu'il y a des contraintes qui témoignent de la complexité à intégrer un chantier dans son environnement. Croyez bien que je suis tout à fait conscient que des efforts supplémentaires doivent être fournis, notamment en matière d'information.

Je voudrais vous assurer que j'insiste et je continuerai à insister auprès de mon département afin qu'il exploite et coordonne de manière efficace tous les outils possibles, signalisation, information, organisation des chantiers, déviation, permettant de réduire au maximum l'impact des chantiers sur la fluidité du trafic. J'ajoute que suite à votre discussion à ce propos, demain, j'enverrai une circulaire spéciale à tous mes services pour rappeler qu'une question parlementaire est venue en débat en Commission.

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

M. Borsus (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, c'était précisément l'objectif de mon propos d'essayer de mieux gérer ce type de situation à l'avenir et d'éviter des désagréments quand c'est possible.

Je vous remercie de l'attention réservée à ma question et surtout de l'insistance que vous allez mettre pour éviter ce type de situation, en tout cas partiellement évitable, me semble-t-il, à l'avenir.

QUESTION ORALE DE M. LANGENDRIES À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LE PLAN D'INVESTISSEMENT POUR LES INFRASTRUCTURES SPORTIVES EN RÉGION WALLONNE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Langendries à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement sur «le plan d'investissement pour les infrastructures sportives en Région wallonne».

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

M. Langendries (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, permettez-moi de quitter un instant la route pour revenir au sport qui est, à mon sens, vecteur de santé et en même temps une excellente école de vie qui permet non seulement de se connaître, de se respecter, mais aussi de respecter aussi les autres, par la même occasion de pouvoir donner le goût du sport et d'en faciliter l'accès au plus grand nombre.

Monsieur le Ministre, la presse, en date du 11 octobre 2007 annonçait un grand plan d'investissement pour les infrastructures sportives en Région wallonne. Le plan annoncé allouerait une somme supplémentaire de vingt millions d'euros destinée à un financement alternatif des grandes infrastructures sportives.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous définir ce que vous entendez par «financement alternatif des infrastructures» ? Plus précisément, envisagez-vous de nouvelles formules de financement ?

Votre projet, Monsieur le Ministre, s'adresse-t-il uniquement aux grandes infrastructures ? Les petites infrastructures trouveront-elles également des bénéfices à cette modification budgétaire qui octroie une somme supplémentaire de vingt millions d'euros ? Les montants alloués à l'investissement dans les grandes infrastructures permettraient les réparations d'un grand nombre de stades et de petits terrains. Que comptez-vous faire pour les soutenir ?

Enfin, Monsieur le Ministre, je vous pose une question prévue lors de la rédaction de la question actuelle à laquelle j'ai depuis probablement eu une réponse en séance publique à la Communauté française, puisque je vous demandais s'il existait un cadastre des grandes infrastructures et vous avez répondu positivement à cette question il y a maintenant quinze jours de cela.

Enfin, on évoque une somme de plus de vingt millions d'euros. Cette somme va-t-elle servir uniquement à la réparation des infrastructures existantes ou bien pourra-t-elle être utilisée à la construction de nouvelles infrastructures ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Monsieur le Président, chers Collègues, c'est par le biais du CRAC que nous donnons le financement d'infrastructures d'une certaine importance, dans divers domaines, tels que le Tourisme, les hôpitaux et les infrastructures sportives, pour prendre quelques exemples.

Chez nous, c'est toujours pour les grandes infrastructures, les petites ne sont pas concernées. Vous aurez évidemment compris, quand j'ai un programme de financement alternatif, je peux évidemment financer quelques opérations. C'est ce que je viens de faire il y a quelques semaines.

Sans cela, je n'y arrive pas, très sincèrement. Vous avez peut-être encore vu l'article dans *Le Soir* aujourd'hui, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de le lire, je ne m'y attendais pas du tout.

Dans mes compétences, j'ai la catégorie Sports de rue et les infrastructures moyennes où j'ai des budgets récurrents, que nous allons présenter. Une fois que j'arrive dans mes grandes infrastructures, c'est-à-dire où je suis hors montant des moyennes, il faut qu'on me donne un financement alternatif.

Je profite de votre question pour le dire publiquement, car on s'étonne que je limite mes interventions. Je viens encore de limiter à 2,5 millions, le plafond des subsides.

Moi, je ne discute pas la qualité, ni l'ampleur de l'investissement, je limite mon intervention à 2,5 millions d'euros. Forcément, il faut déjà que je décroche une ligne de financement alternatif, je l'obtiens, en l'occurrence ce sont ces 25 millions. Je réalise 18 projets, pour ce faire, il faut que je limite l'intervention. Si je ne la limite pas, avec deux ou trois projets, je n'ai plus rien dans mes lignes. Personne n'admet ma position,

tout le monde veut voir son projet réalisé et non limité. Pourquoi pas ? Mais, le budget n'est pas là ! C'est cela le débat.

Comme vous l'avez dit, – et je le reprends dans ma réponse écrite – nous avons effectivement, et je pense que c'est utile, réalisé le cadastre. Il est très important de bien le tenir à jour, je crois que c'est outil intéressant dans l'analyse des dossiers.

Finalement, je peux vous dire que si on fait l'analyse dans le cadre du financement alternatif, – je vous parlais de 25, c'est l'enveloppe théorique – en fait, on a affecté 24,4 millions d'euros. Je peux vous dire qu'il y a 11,4 millions d'euros qui ont été consacrés à la rénovation, soit 47 % et 13 millions d'euros destinés à de nouvelles infrastructures, c'est-à-dire en chiffres ronds 53 %.

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

M. Langendries (cdH). – Merci Monsieur le Ministre pour la clarté de votre exposé. Serait-il possible d'obtenir cette cartographie ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – En fait, je vais vous donner l'adresse du site Internet.

M. Langendries (cdH). – Je vérifierai donc par moi-même au niveau du site Internet.

Si personne n'admet votre positionnement quant à la manière de fonctionner sur base de subventionnements alternatifs, je suis tout à fait d'accord avec vous, car effectivement, la volonté, non seulement des parlementaires, mais certainement du ministre, est de pouvoir multiplier les projets et faire en sorte qu'ils soient les plus nombreux possible sans devoir saupoudrer l'enveloppe.

Je suis tout à fait dans le même ordre d'idées que vous, il faut à un moment donné pouvoir fixer les limites et de les avoir descendues à 2,5 millions d'euros …

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – De subsides, j'insiste.

M. Langendries (cdH). – … de subsides, je suis bien placé pour le savoir, parce que j'ai une grosse infrastructure dans ma commune à Tubize qui a eu l'occasion d'être subventionnée. Donc, il faut effectivement montrer, dans la dynamique, que c'est important, par exemple pour un pouvoir communal ou autre, d'apporter aussi sa volonté de boucler le projet et pardelà même amener du financement aussi.

Sur ce dossier-là, vous pouvez avoir mon soutien sans aucun problème.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LES RAILS DE SÉCURITÉ À ENSIVAL»

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LE REMPLACEMENT DES RAILS DE SÉCURITÉ LE LONG DES AUTOROUTES WALLONNES – LE CAS DE L'E19»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement sur «les rails de sécurité à Ensival» et la question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement sur «le remplacement des rails de sécurité le long des autoroutes wallonnes – Le cas de l'E19».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je cite : *«Ces dernières semaines, c'est bien la 5ème ou la 6ème fois qu'un véhicule percute les rails de sécurité. Mais, jusqu'ici, c'étaient des voitures.»*, fin de citation. Ce sont les propos tenus par un agent du MET au mois de juillet 2007.

La presse de Verviers ne manque pas d'alerter le public en titrant : *«Ensival : il faut encore plus sécuriser sur le «viaduc de la mort»»*. C'est une citation du quotidien *Le Jour* du 23 juin 2007.

À l'endroit en question, la vitesse est limitée à du 80 kilomètres par heure. La limitation de vitesse n'est pas toujours respectée, me semble-t-il. Des contrôles visant à réduire les excès de vitesse sont-ils pratiqués de façon systématique ? Ne faudrait-il pas y installer un radar fixe, non pas dans le but de verbaliser, mais dans le but d'inviter les usagers de l'autoroute à se conformer aux prescriptions en matière de limitation de vitesse ?

Les rails de sécurité résistent jusqu'à un certain point, mais ils ne résistent pas à tout. Ils ne résistent surtout pas à la masse d'un camion chargé. Ne faut-il pas prévoir de placer à cet endroit des bornes en béton, comme dans la partie centrale où la berme a, depuis son installation, mis fin à la série d'accidents graves ?

Monsieur le Ministre, la direction du MET à Verviers a-t-elle demandé des moyens pour pouvoir intervenir de façon urgente afin de remédier à cette situation urgente ? J'entends par là, à la charge des budgets 2007-2008.

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

M. Fontaine (MR). – Monsieur le Ministre, j'emprunte régulièrement l'autoroute vers Bruxelles, la E19, et je me rends compte d'un phénomène nettement plus fréquent dans le long terme qu'avant, les barrières de sécurité ne sont plus remplacées après qu'un véhicule soit venu les heurter, ou en tout cas, il se passe un certain temps avant leur remplacement.

Entre Le Roeulx et Seneffe, pour ne parler que de cette zone-là, il y a en effet des dizaines de traces plus ou moins importantes de heurts de ces barrières suite à des accidents. De quelques mètres à plus d'une dizaine de mètres de barrières écrasées, ces portions restent en l'état, et pour certaines depuis plusieurs mois.

Vous n'ignorez pas – on vient encore de le dire – que ces barrières servent à amortir le choc et à éviter qu'un véhicule ne traverse la berne centrale et sa course sur les autres bandes de circulation. Là où elles sont écrasées, elles ne jouent plus leur rôle d'amortisseur et de sécurité. Sans parler de l'image que les tôles broyées donnent à ceux qui empruntent nos autoroutes.

De plus, certaines portions de ces barrières n'ont jamais été heurtées, mais sont tellement rouillées que plusieurs mètres sont tombés sur le sol. La tranche de ces profilés se retrouve donc exposée face aux usagers. Un choc à cet endroit par un motocycliste, par exemple, lui serait à coup sûr fatal.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me donner la raison du non-remplacement des barrières accidentées ou en tout cas du non-remplacement dans des délais normaux ? Quel est le délai moyen avant qu'une barrière de protection soit remplacée ? Pouvez-vous me préciser le nombre de ces barrières remplacées depuis les trois dernières années si ce chiffre est connu, parce que cela peut peut-être expliquer aussi la lenteur du remplacement ? Pouvez-vous me préciser un calendrier de remplacement de ces barrières pour la province du Hainaut ? Comment est-il possible que des barrières en arrivent à rouiller sur place, ce qui prend des années, sans jamais être remplacées ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Tout d'abord, Monsieur Fontaine, on a fait la recherche pour les remplacements des glissières de sécurité *New Jersey* et des éléments en béton.

En 2002, 1.450.912 euros ; en 2003, 1.176.044 euros ; en 2004, 726.087 euros ; en 2005, 1.455.685 euros ; en 2006, 820.778 euros ; en 2007, jusqu'à fin septembre, 925.080 euros ; soit un total de 6.5 millions d'euros dont 830.000 euros pour le Hainaut.

Voilà, c'était pour vous répondre, parce que j'aime bien répondre de manière précise.

Au-delà de cela, cela ne va pas, je suis d'accord avec vous. Vous citez cet exemple que vous connaissez bien, j'en connais d'autres, j'emprunte plus régulièrement d'autres routes, et c'est vrai pour chacun d'entre nous, c'est le même phénomène qui se reproduit partout.

Je pense qu'il y a un problème de sécurité, vous l'avez évoqué. Et vous l'avez évoqué aussi, et je partage tout à fait votre avis, il y a un problème d'image de marque. Cela ne va pas du tout en ce qui concerne l'image de marque de notre Wallonie. C'est une des facettes de l'image de marque de notre réseau. C'est pourquoi, après de nombreux entretiens, des difficultés et des prises de position personnelle, comme je l'ai dit, vous le verrez d'ailleurs dans quelques jours, dans le débat budgétaire, j'ai prévu 7,4 millions d'euros pour remplacer l'ensemble.

Ce n'est plus possible de voir cela, je suis d'accord à 100 % avec vous. Je vous le dis aujourd'hui parce que vous me posez la question, mais vous verrez dans le débat budgétaire que j'ai prévu qu'on remplace toutes ces glissières. J'aimerais d'ailleurs bien qu'on essaie de trouver un matériau un peu différent que le fer qui rouille et qui forcément se déforme, et donne une impression vraiment déplaisante.

Quand j'arrive à Namur en venant de Liège, c'est inimaginable de voir dans quel état sont les glissières de sécurité. J'en suis peiné à chaque passage.

Croyez bien que je suis bien conscient de la situation, et vous verrez que, dans quelques jours, je poserai l'acte qui correspond à nos propos.

Il y a, pour M. Stoffels, car on est exactement dans la même logique, mais ciblée – je pense – sur un problème extrêmement important, au-delà des problèmes que j'ai évoqués avec M. Fontaine, il y a évidemment un élément de danger très grand, avec de nombreux accidents, qui ne tiennent pas aux glissières, ne nous trompons pas non plus de débat. Ce qu'il dit est très juste et très vrai, c'est vraiment un endroit accidentogène où l'élément de glissière est presque le sauve-qui-peut dans cette affaire.

On a fait faire des études spéciales avec notamment un niveau de retenue H4B, correspondant au niveau de performance le plus élevé dans la norme spécifiquement prescrite pour des ponts. Donc, on a prévu également un budget pour pouvoir essayer de trouver une réponse adaptée à cette facette.

Ce que je crois, c'est qu'au-delà de cela, je vais vous donner tout le détail des recherches techniques, évidemment, qu'il faut essayer de trouver un élément ren-

dant cet endroit moins accidentogène, indépendamment du problème très justement soulevé par M. Stoffels sur ce point précis. Il s'agit d'un problème qu'il faudrait remettre sur le métier, et peut-être, et vous le verrez, nous l'abordons dans la réponse, dans le cadre du protocole d'accord que nous avons signé avec la Police fédérale. Je crois que là il y a un élément de réponse.

J'ai prévu pour chacun d'entre vous une réponse très détaillée avec les délais.

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

M. Stoffels (PS). – Tout d'abord, je tiens à remercier M. le Ministre, à travers sa réponse, il témoigne de la sensibilité qui est la sienne pour réduire, le risque d'accident à Ensival, du côté de Verviers.

Je tiens à le remercier pour la partie technique. Là, où je dois avouer que j'aurais très probablement besoin d'une explication supplémentaire, c'est pour savoir ce qu'est précisément le H4B, par exemple.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Hors séance.

M. Stoffels (PS). – Pour ce qui concerne le protocole d'accord que vous venez de signer avec la Police fédérale, je pense que c'est une excellente chose, car il est vrai que la problématique de la sécurité routière relève, pour partie, de la Région wallonne, mais pour une autre partie, de l'autorité fédérale qui doit aussi assumer ses responsabilités et, de préférence, en étroite concertation entre les deux niveaux de pouvoir. Je pense que c'est la meilleure formule.

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

M. Fontaine (MR). – Je remercie M. le Ministre pour l'intérêt qu'il a bien voulu porter à ma question.

Je constate avec plaisir que nous sommes du même avis, parce que finalement, cela n'a rien à voir avec de la politique. Cela, c'est une réalité de terrain.

Je me réjouis que vous ayez pu consacrer un montant aussi important dans votre budget.

Le budget est une chose, mon problème, c'est de voir la réalisation sur le terrain. Je suis, Monsieur le Ministre, vous le savez, un petit peu comme saint Thomas, je ne crois que ce que je vois. Je verrai des chiffres dans le Budget, c'est un premier pas. C'est évidemment le pas le plus important. Il faut au moins commencer par celui-là, mais il y a aussi le problème du changement de mentalité à l'intérieur des services pour qu'on comprenne que ce sont des choses importantes à faire. Je ne vous fais pas le reproche, je sais bien que vous êtes convaincu de ce qu'il faut faire, le problème, et c'est la grosse difficulté qu'on a en Wallonie, pas uniquement là, mais à un certain nombre d'autres endroits, c'est de convaincre les gens que ce sont des choses prioritaires.

QUESTION ORALE DE M. DELANNOIS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LA LIAISON SEINE-NORD-EUROPE ET LE PONT DES TROUS À TOURNAI»

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

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

M. Delannois (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je me permets de revenir vers vous à propos d'un dossier important à la fois pour la Wallonie picarde et pour la Région wallonne : la liaison fluviale Seine-Nord-Europe.

Pour rappel, ce projet de liaison fluviale doit former un large corridor de transport de fret à grand gabarit depuis Le Havre jusqu'à Dunkerque et jusqu'au Benelux. Ce futur canal constitue actuellement le chaînon manquant du réseau fluvial du Nord de l'Europe. Sa réalisation est attendue pour l'année 2012.

Une des difficultés à surmonter, ou plutôt devrais-je dire à contourner, est celle de la largeur de l'Escaut à hauteur du Pont des Trous à Tournai. Celle-ci empêcherait le passage de bateaux de grande dimension.

Si on avait d'abord pensé à relever ce pont, le MET envisagerait aujourd'hui le contournement du Pont des Trous ; une étude de faisabilité devait être réalisée en ce sens. Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire où en est cette étude ?

L'autre question qui se pose est relative à la largeur et à la longueur des écluses de Kain et Hérinnes. Vous avez annoncé qu'une modernisation des barrages y est programmée, mais que, pour l'heure, il n'était pas prévu de toucher aux écluses.

Les professionnels du secteur s'inquiètent de cette décision qui, selon eux, priverait Tournai du passage des bateaux de plus de 3.000 tonnes et ainsi, réduirait la puissance de cette dorsale wallonne fluviale.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous la décision de la Région quant à ces écluses ? Dans l'affirmative, quel sera l'impact de cette décision sur le trafic fluvial de gros tonnage ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je peux vous dire que les études relatives au Pont des Trous, se dérouleront en 2008 et les conclusions seront connues dans un an.

L'approfondissement des écluses de Kain et Hérinnes n'est pas prévu.

En fait, le principe arrêté par la France, la Région wallonne et la Flandre, il faut bien être conscient de cela, c'est d'utiliser la Lys pour la navigation à grand gabarit, 4.500 tonnes. Ce principe est réaffirmé dans le partenariat Seine-Escaut.

Pour l'Escaut, le gabarit des écluses actuellement en place permettra, une fois l'obstacle du Pont des Trous levé, le transit d'unités fluviales de catégorie VA, de 2.500 tonnes à 2.600 tonnes, donc on est presque à 3.000 tonnes.

Atteindre ce dernier objectif impliquait de remplacer les écluses existantes à Kain et Hérinnes, c'est un budget très important et cela n'aurait pas de sens.

Donc, vous voulez me faire faire des travaux inutiles, les écluses sur le versant flamand devraient être remplacées aussi, mais ce n'est pas ce qu'ils veulent. Ils ont décidé d'aller par la Lys.

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

M. Delannois (PS). – Je vous remercie pour votre réponse.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – On va refaire le Pont des Trous.

M. Delannois (PS). – Pour le Pont des Trous, vous me parlez d'un délai d'un an. Par rapport au contournement avec la Lys, je pense qu'il faut tout de même être vigilant, parce qu'effectivement tout le monde ne parle pas le même langage.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – C'est ce que nous avons signé pourtant, c'est l'accord. J'attire votre attention là-dessus. L'accord est à la base de tout évidemment.

Nous avons signé en disant : *«Il faut aussi compléter notre réseau.»*. C'est pour cela qu'on a signé, c'est une belle occasion, c'est un beau projet.

M. Delannois (PS). – Si je peux me permettre, si vous n'aviez pas signé, la Flandre et la France passaient de Paris à Lille par la Lys et toute la Région wallonne était au balcon.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je pensais que c'était une belle opportunité. C'est un très beau projet français. Je me suis dit que j'allais essayer de m'inscrire dans le projet, et on est dedans.

M. le Président. – L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRACAVAL À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT SUR «LA RN 511»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bracaval à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement sur «la RN 511».

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

M. Bracaval (MR). – Merci Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, le 1er octobre 2007, je vous interrogeais dans cette même Commission sur le giratoire *a priori* temporaire installé sur la RN 512 à hauteur du carrefour du boulevard des Canadiens et de la rue de la Barrière de fer à Dottignies.

C'est notamment du caractère provisoire ou définitif de l'infrastructure dont il était question. Vous me confirmiez le caractère provisoire de l'installation, qui pourrait toutefois encore durer un an, tout en me disant que la Région wallonne le rendrait définitif en y consacrant pas moins de 500.000 euros.

Ces nouvelles sont inquiétantes, et en particulier pour les riverains.

Vous faisiez, dans votre réponse, mention de quelques accidents. Les riverains, eux-mêmes, en dénombrent plus de 150. En relisant la presse locale, j'ai pu constater qu'on n'était pas loin du compte.

J'ai, par ailleurs, interpellé l'autorité communale suite à votre réponse. Il apparaît que la priorité locale est de voir l'achèvement de la RN 511 qui tarde cependant à être concrétisé. Certains affirment même que l'achèvement de cette RN 511 rend caduque le projet de conversion du rond-point de la RN 512, puisque la concrétisation de la RN 511 résout le problème de la circulation des poids lourds et du carrefour sensible.

Qu'en est-il dans ce dossier ? Cette analyse est-elle partagée par vos services ? N'y a-t-il pas lieu de l'étudier avec célérité pour choisir la solution optimale qui convienne à la fois à la Région, à la Ville de Mouscron,

et à ses habitants, et ses riverains en particulier ? Vos services ont-ils instruit cette piste ? Quelles sont leurs conclusions ? Ce rond-point se justifie-t-il encore ? Verra-t-on la Région wallonne achever la RN 511 et ainsi régler une problématique plus large ? Quand deviendra-t-elle une réalité ? À quel prix ?

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Chers Collègues, tout est possible, on va discuter à l'infini sur ce qui est mieux. Vous l'avez vu, tous les points de vue sont défendus.

Moi, je vais vous dire ce qui va se faire, je suis comme M. Fontaine, passons au pragmatisme. D'étude en étude, cela n'avance pas.

M. Bracaval (MR). – Je partage cette approche-là aussi.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Le dernier tronçon, de la Nationale 511 vers la Nationale 50, sera adjugé le 22 novembre 2007 pour un million d'euros. À la fin de l'année 2008 les travaux seront aboutis.

M. Bracaval (MR). – Oui, mais vous ne m'avez pas répondu sur le rond-point. A-t-il encore son utilité dans cette configuration-là ?

Je vous donne simplement l'avis des riverains qui sont quand même les principaux concernés. C'est aussi l'avis d'un riverain qui est un ancien gendarme, qui a quand même aussi une idée sur ce que peut être la sécurité. A-t-on examiné des alternatives à ce rond-point par une signalétique qui coûtera beaucoup moins cher ? Moi, je suis très économe, 500.000 euros, je pense peut-être qu'on peut les utiliser à des choses qui sont plus utiles ou plus pertinentes.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je vais vous lire ce qu'on me dit, je ne sais pas si c'est juste.

La plupart des automobilistes venant d'Espierres continueront à emprunter la Nationale 512 une fois que la 511 sera achevée, tandis que la réalisation de cette dernière ne devrait capter que les flux de poids lourds qui prennent la direction de Tournai.

Je ne sais pas si vous partagez cette analyse ou pas.

M. Bracaval (MR). – Si on peut le faire avec une signalétique, on pourra probablement aussi résoudre le problème. Moi, j'entends de la population : *«Si on avait un stop clairement marqué, cela peut suffire.»*.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Actuellement, il est provisoire.

M. Bracaval (MR). – Oui, mais la fois dernière, on nous a répondu que c'était provisoire, parce que dans un an il allait devenir définitif.

Les gens s'interrogent, et par le biais de la presse locale, ils vous avaient même invité à venir voir sur place et à y passer éventuellement une nuit.

Je vous propose de profiter de votre passage au Pont des Trous pour faire une petite excursion à Mouscron, et à Dottignies en particulier. Vous pourrez vous rendre compte de ce que c'est que de vivre là.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je pense qu'on est tous d'accord…

M. Bracaval (MR). – Je vous remercie pour cette solution.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Cela, c'est un élément, de la RN 511 vers la RN 50.

Regardez pour le reste, si on peut apporter une solution.

M. Bracaval (MR). – Pourrait-on déjà commencer par consulter les riverains ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – On consultera pour savoir ce que les gens pensent. Pourquoi pas, surtout si les travaux se limitent à une signalisation.

M. Bracaval (MR). – Bien sûr, je suis très soucieux de l'argent public, moi.

M. le Président. – L'incident est clos.

Deux députés étant absents, leur question orale est transformée en question écrite. Il s'agit de la question orale de M. Senesael sur «le projet d'autoroute A24», ainsi que de la question orale de Mme Pary-Mille sur «le report des travaux de construction d'une route industrielle à Lessines».

Ceci clôture nos travaux. La séance est levée.

– *La séance est levée à 18 heures 05 minutes.*

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

Benelux	Benelux Economic Union (Belgique, Nederlands, Luxembourg)
CIR	Code d'impôts sur le revenu
CRAC	Centre régional d'Aide aux Communes
CWATUP	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
SPF	Service public fédéral
SPGE	Société publique de Gestion de l'Eau
TC	Taxe de circulation
TMC	Taux de mise en circulation