C.R.I.C. N° 168 (2010-2011)

PARLEMENT WALLON

SESSION 2010-2011

COMPTE RENDU

INTEGRAL

Séance publique de Commission*

Commission des travaux publics, de l'agriculture, de la ruralité et du patrimoine

Lundi 27 juin 2011

*Application de l’art. 151 du règlement du Parlement wallon

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 6

Organisation des travaux

Orateurs : Mme la Présidente, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, MM. Prévot, Dupont..... 6

Bilan sur les services d'hiver..... 7

Question orale de M. Borsus à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «le paiement des services de déneigement»..... 7

Désignation d'un rapporteur..... 7

Exposé de M. le Ministre Lutgen

Orateurs : M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, Mme la Présidente, MM. Prévot, Borsus, Dupont, Dupriez, Mouyard..... 7

Confiance à la rapporteuse..... 21

Proposition de décret visant à créer en Région wallonne une réserve stratégique de sel, déposée par MM. Dupont et Consorts (Doc. 257 (2010-2011) - N°1)..... 21

Question orale de M. Bolland à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «les leçons à tirer de l'hiver passé pour l'approvisionnement en sel»..... 21

Désignation d'un co-rapporteur..... 21

Discussion générale

Orateurs : Mme la Présidente, MM. Dupont, Bolland, Mouyard, Prévot, Dupriez, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 21

Préfiguration des résultats de l'exécution des budgets de la Région wallonne pour l'année 2010 (Doc. 4-IIIe (2010-2011) – N° 1)..... 35

Désignation d'un rapporteur..... 35

Exposé de Mme Mercier, Première Auditrice à la Cour des comptes

Orateurs : Mme la Présidente, Mme Mercier, Première Auditrice à la Cour des comptes..... 35

Exposé de M. le Ministre Lutgen

Orateurs : Mme la Présidente, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, Mme Mercier, Première Auditrice à la Cour des comptes, M. Dupriez, Mme Cassart-Mailleux..... 37

Confiance au rapporteur

Orateurs : Mme la Présidente, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 40

Présentation du programme relati] aux chantiers prévus sur le réseau secondaire en 2011..... 41

Désignation d'un rapporteur..... 41

Reprise de la séance..... 41

Exposé de M. le Ministre Lutgen

Orateurs : Mme la Présidente, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, M. Senesael..... 41

Echange de vues

Orateurs : Mme la Présidente, M. Mouyard, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, M. Stoffels..... 44

Confiance au rapporteur..... 51

Questions orales

Question orale de M. Senesael à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « les bernaches du Canada »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Senesael, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 51

Question orale de M. Seneseal à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «l'isolation des bâtiments anciens et la préservation de leurs éléments architecturaux d'intérêt»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Senesael, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 52

Question orale de M. Senesael à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «les travaux nécessaires à la mise au gabarit du Haut Escaut»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Senesael, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 54

Question orale de M. Mouyard à M. Benoît Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «la construction de la passerelle surplombant la RN 98»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Mouyard, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 56

Question orale de M. Mouyard à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «le passage à trois bandes de l'E42 en province de Namur»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Mouyard, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 56

Fait personnel

Orateurs : M. Dupriez, Mme la Présidente, M. Mouyard..... 58

Questions orales (Suite)

Question orale de Mme Cremasco à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «le plan d'expropriation de la liaison autoroutière de Cerexhe-Heuseux-Beaufays»;

Question orale de M. Dodrimont à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «les expropriations dans le cadre du dossier CHB»

Orateurs : Mme la Présidente, Mme Cremasco, M. Dodrimont, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 58

Question orale de M. Dupriez à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «les contrats de gestion et l'engagement de personnel par les ports autonomes wallons»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Dupriez, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 60

Question orale de M. Dodrimont à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «l'implication du cabinet des travaux publics et de la sécurité routière pour le projet de cadastre des lieux cyclistes emblématiques»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 62

Question orale de M. Dodrimont à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «une nouvelle proposition pour le remplacement du Pont de Tilff»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 64

Question orale de M. Dodrimont à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «le refus de la DGO1 d'installer des panneaux touristiques»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 65

Liste des intervenants..... 67

Abréviations courantes..... 68

COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ ET DU PATRIMOINE

Présidence de Mme Monika Dethier-Neumann, Présidente

- La séance est ouverte à 14 heures 10 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

Mme la Présidente. – La séance est ouverte.

Je me permets de dire bonjour à la presse, aux parlementaires, aux services et à la Cour des comptes.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Mme la Présidente. – La question orale de Mme Saenen, sur «le domaine de Mariemont» à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, est reportée.

L'interpellation de M. Kubla, sur «le projet d'un nouvel aménagement de la RN5 sur le territoire flamand» à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, est retirée.

Les questions orales:
- de Mme Zrihen, sur «la mise en oeuvre des différentes mesures de protection de la biodiversité»;
- de M. Prévot, sur «la recrudescence des voitures sans permis sur les routes wallonnes et les conséquences en matière de sécurité routière»;
- de M. Prévot, sur «la sécurisation de la RN93 dans la traversée de Temploux»;
- de M. Prévot, sur «le soutien aux communes dans l'installation de radars»;
- de Mme Bertouille, sur «la fin de l'étude environnementale stratégique du projet Seine-Escaut»;
- de Mme Cassart-Mailleux, sur «l'annonce de divers projets d'investissement dans la province de Luxembourg»;
- de Mme Trotta, sur «la sécurité aux abords des chantiers routiers»;
- de M. Collignon, sur «la chaussée romaine entre Moxhe et Braives»;
- de Mme de Coster-Bauchau, sur «le revêtement des autoroutes et les dispositions anti-bruits sur la E19»;
- de M. Prévot, sur «les conséquences de la bactérie E.coli pour l'agriculture wallonne» ;
- de Mme Servaes, sur «la possible réintroduction des farines animales»;
- de M. Maene, sur «les mécanismes d'aides aux agriculteurs en cas de perte de rendement»;
- de M. Senesael, sur «le programme de gestion durable de l'azote en agriculture»;
- de M. Prévot, sur «le plan Maya» à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sont retirées.

Nous allons, dans quelques instants, nous pencher sur le bilan sur les services d'hiver. Monsieur le Ministre, comment souhaitez-vous présenter cela? Une projection est prévue en même temps que vos commentaires. Prendrez-vous la parole ou la donnerez-vous à un membre de votre cabinet?

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Madame la Présidente, c'est généralement moi qui présente ce genre de chose. Jusqu'à maintenant, c'est comme cela depuis sept ans. Cela ne va pas changer cette fois-ci.

Au-delà, il faudrait peut-être fixer l'emploi du temps. Combien de minutes puis-je consacrer à l'exposé?

Mme la Présidente. – Je fixe cela, mais je voulais avoir toutes les données avant de proposer quoi que ce soit. J'ai retenu que la prochaine fois, je ne vous poserai même plus la question si c'est vous ou pas qui prenez la parole. Je vous imposerai les choses, pas de problème.

Par rapport au texte et les copies, on nous dit qu'on attend l'accord de M. le Ministre. En règle générale, j'aime bien donner chaque fois les documents sous format papier.

Monsieur le Ministre, de combien de temps estimez-vous avoir besoin?

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Le temps de la présentation devrait être d'un quart d'heure à vingt minutes. On peut peut-être déjà régler la question de combien de

temps on laisse à chaque groupe pour ne plus avoir la même discussion dans un quart d'heure.

(Réaction de M. Prévot)

Mme la Présidente. – Monsieur Prévot, prenez le micro comme cela votre proposition sera enregistrée et il n'y aura plus de débat par la suite.

La parole est à M. Prévot.

M. Prévot (cdH). – Je propose éventuellement qu'on laisse le soin à M. le Ministre de faire son exposé pendant les vingt minutes qui sont requises et que, ensuite, on ait un débat qui se tienne pendant quarante minutes, quelle que soit la répartition entre tous les groupes. Moi, ce qui m'intéresse, ce n'est pas nécessairement que chacun s'en tienne à tout prix à ses dix minutes, mais que nous ayons un débat interactif qui, au total, se tiendra dans les quarante minutes.

Mme la Présidente. – Je vois que tout le monde est d'accord. Pas de problème.

M. Dupont (PS). – Madame la Présidente, où se trouve la proposition ?

Mme la Présidente. – La proposition est au point suivant. La Conférence des présidents a tenu à séparer les deux points. Vous avez un certain laps de temps pour le point 2 qui est en dehors de ces quarante minutes, Monsieur Dupont.

Par contre, dans ces quarante minutes, en plus de l'exposé et du débat, il nous faut aussi inclure la question de M. Borsus.

BILAN SUR LES SERVICES D'HIVER

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LE PAIEMENT DES SERVICES DE DÉNEIGEMENT »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle l'examen du bilan sur les services d'hiver et la question orale de M. Borsus à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « le paiement des services de déneigement ».

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. – Mme Fassiaux-Looten est désignée, à l'unanimité des membres, en qualité de rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

Exposé de M. le Ministre Lutgen

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Il me revient le plaisir, le bonheur et l'honneur de vous présenter à la fois le bilan de l'hiver 2010-2011 mais surtout les pistes pour améliorer encore la gestion de l'ensemble des services hiver, que je remercie d'ailleurs infiniment puisque l'hiver fut particulièrement rigoureux. Les difficultés sur le réseau furent nombreuses mais la gestion globale, que ce soit par le SPW, par la SOFICO, pour l'ensemble des services, a été à la hauteur des attentes. Au niveau de la coordination, je tiens également à souligner notamment le travail accompli avec les services de police qui furent remarquables.

Tout d'abord, je voudrais dresser rapidement le bilan. Permettez-moi de revenir un tout petit peu en arrière. Finalement, comment avons-nous abordé la saison hivernale 2010-2011 ?

Premièrement, j'avais demandé qu'on augmente les réserves à concurrence de 100 000 tonnes avant l'hiver. On est passé d'une capacité propre, au niveau du SPW, de 42 000 à 50 000 tonnes.

Premier élément : la capacité augmentée.

Autres éléments :

- une réserve contractuelle de 50 000 tonnes chez les fournisseurs. J'y reviendrai ;
- une amélioration du programme Météoroute, qui est un programme particulièrement performant. Je vous le présenterai dans quelques instants ;
- une convention aussi avec les communes au niveau de la centrale d'achats. Je dis cela déjà, non pas en préréponse, mais en tout cas par rapport à ce qui est intervenu avec les communes qui ont pu bénéficier des mêmes conditions de livraison et de prix que la Région wallonne. C'est une première. On va encore améliorer cela demain. Je dis cela en regardant spécialement M. Bolland puisqu'il est à la pointe du combat et des discussions en la matière ;
- une gestion des poids lourds qui fut différente puisque, pour la première fois depuis un certain temps, et quand je dis un certain temps, c'est depuis toujours, il y a eu des interdictions des poids lourds et surtout, une gestion de ceux-ci qui a été appréhendée de façon différente. Nous avons identifié en 2010, avant l'hiver, les différentes côtes qui présentaient des difficultés récurrentes sur le réseau routier. On connaît ces différents endroits pour savoir exactement quelles étaient les réponses,

point par point, que nous pouvions apporter notamment par rapport à des *parkings* de délestage, par rapport à de l'épandage accentué sur ces endroits plus critiques et sensibles de par l'altitude d'une part, mais aussi de par la configuration simplement des lieux, d'autre part.

Voilà les grands éléments qui ont été décidés avant d'aborder l'hiver 2010-2011 : augmentation des *stocks*, amélioration d'un programme Météoroute, partenariat avec les communes et attention particulière avec toute une série de modalités — je ne vais pas entrer dans les détails, sinon il me faudrait plus de 20 minutes.

Le programme Météoroute donne différentes possibilités d'actions, non seulement à la Région, au SPW, au service administratif, mais aussi aux communes puisqu'elles avaient accès aussi à ce système Météoroute qui est à la fois basé sur des observations, des prévisions, mais aussi sur une fonctionnalité d'exploitation pour épandre de la façon la plus performante possible sur l'ensemble du réseau.

Au niveau des observations, on travaille avec différents paramètres. Il y a des paramètres qui proviennent de l'IRM, mais aussi toute une série de sondes qui sont sur le réseau et qui permettent d'avoir la qualité des températures, de l'humidité au sol sur des dizaines et des dizaines de points sur l'ensemble du réseau structurant essentiellement. C'est ce que vous voyez sur vos écrans. On trouve aussi le point particulier au niveau des températures, la vitesse du vent, l'impact des différentes précipitations, mais aussi les prévisions. C'est évidemment cela qui est important, tout comme d'avoir l'ensemble des éléments point par point, zone par zone, route par route, portion par portion. Ces différents éléments permettent de travailler avec les différentes températures afin d'avoir un épandage le plus performant, c'est-à-dire un épandage préventif trois heures avant le point sensible de gel et d'humidité. Le but est de faire sortir les épandeuses au meilleur moment et d'éviter qu'il y ait de l'épandage à répétition, alors que cela ne se justifie pas nécessairement et que cet épandage soit le plus performant possible.

On ne va pas entrer dans les détails techniques, mais c'est évidemment un élément très important au niveau de l'ensemble des points. Il y a aussi les points critiques. Quels sont-ils ? Dans chaque district, on peut sélectionner un point critique et les différentes zones qui sont reconnues ou connues vont s'afficher. Dans le Luxembourg, on peut prendre Vielsam. Aujourd'hui, le programme indique qu'il n'y a pas de point critique pour la nuit. Il faudrait être en période hivernale pour qu'il affiche les différents points critiques. Il s'agit en fait de l'ensemble des observations, des prévisions sur des points qui sont des points de difficultés du réseau. Pour aller encore plus en avant, c'est par exemple dire que sur les différents ponts, sur les différentes côtes, de tel kilomètre à tel kilomètre, des endroits présentent un risque au niveau de la sécurité routière. Ce qui veut dire que les épandeuses savent aussi qu'à tel ou tel endroit, on doit passer de 15 grammes par mètre carré à 30 ou 40 grammes sur une zone d'un kilomètre ou de 500 mètres. C'est très précis et pointu pour l'ensemble de l'épandage qui est prévu. C'est la traduction la plus pertinente possible entre les observations, les prévisions et la réalité du réseau routier tel qu'il se trouve, pour avoir un épandage qui correspond le plus à la réalité des besoins sur l'ensemble du réseau. Tout cela est traduit dans l'exploitation et les interventions.

Par contre, vous allez trouver dans ce tableau différents paramètres. Il y a ce que l'on appelle l'épandage prévu. Soit il est généralisé, soit il est localisé. L'épandage préventif est l'épandage que l'on appelle l'épandage curatif. Autant que faire se peut, c'est d'abord essentiellement du préventif que nous faisons puisque cela permet, comme le nom l'indique, d'éviter de devoir soigner en curatif de façon plus importante des parties de réseaux. Plus le préventif est performant, moins on doit recourir au curatif. Vous voyez, zone par zone, les districts qui apparaissent et, district par district, on sait exactement quand sortent des épandeuses, leur nombre, le grammage par mètre carré. Si c'est localisé, on peut dire exactement dans quelle zone on intervient sur le réseau. Si c'est généralisé, on peut expliquer pourquoi cela est généralisé.

Ce tableau est évidemment très intéressant, non seulement pour l'utilisateur au niveau local par district, mais aussi pour l'ensemble des utilisateurs pour voir exactement quelle est la situation sur l'ensemble du réseau et donc, globalement, pour l'administration qui doit gérer et avoir une vue d'ensemble sur l'ensemble des paramètres existants d'intervention sur le réseau.

Avec cet outil, on peut aussi procéder à des comparaisons puisque durant la campagne 2010-2011, j'ai demandé que l'on fasse du *benchmarking*. On s'est rendu compte que certaines zones, par exemple certains districts, sortaient de façon parfois un peu plus rapide que d'autres. Il y a parfois des explications, pas toujours. Cela permet d'avoir un contrôle plus précis, plus pointu de l'ensemble des interventions des épandeuses sur l'ensemble du réseau, zone par zone. Vous avez aussi, par ailleurs, l'ensemble des éléments qui concernent le stockage. Dans l'explication, dans le district, la personne qui s'occupe de la coordination et donc, de l'encodage également, indique où on intervient si c'est du local,

sur quelle zone, dans quel *stock* on puise pour pouvoir aller épandre, la durée de cet épandage et l'explication si ce n'est pas généralisé, s'il n'y a pas un mot d'ordre global.

Ainsi, sur ce tableau, vous allez avoir, district par district, l'ensemble des gardes, ce qui est prévu sur le réseau, jour par jour, au niveau des différentes configurations.

Si vous allez dans l'option «configuration, configuration des tableaux», on peut voir tous les paramètres qui sont rassemblés sur deux aspects. Soit sur le tableau global et principal des configurations, soit en localisant, en prenant un paramètre — un district par exemple — pour avoir l'ensemble des différents éléments.

Si vous retournez dans «exploitation», dans «*stock* fondant», nous allons avoir pour tous les districts, pour tous les endroits, les quantités de sel — de sel ou d'autres types de produits — qui existent, les différentes quantités suivant évidemment les capacités de stockage zone par zone. Vous avez l'ensemble des éléments, ce qui nous permet de pouvoir aussi travailler au niveau de la coordination des approvisionnements, des livraisons de la façon la plus performante possible. Je me souviens que l'hiver dernier, Mme Cassart-Mailleux avait dit qu'il n'y avait plus de sel à Ouffet. Mais il y en avait dans la zone à côté, donc, les camions faisaient 3km pour se procurer le sel pouvoir continuer à épandre.

À droite dans le tableau, ce sont les cuves. C'est toute la partie saumure qui permet d'avoir les mélanges nécessaires.

Ce système permet non seulement d'être très performant, d'améliorer la sécurité, mais aussi d'économiser au *maximum* les quantités de sel puisque cela évite de faire des sorties improvisées ou de faire des recoupements qui n'en sont pas et d'avoir quand même, au niveau du *benchmarking*, une bonne idée de la qualité de la coordination et des interventions sur le réseau sachant que l'on travaille à la fois au niveau du service public avec des épandeuses qui nous appartiennent mais qu'il y a aussi des entreprises privées. Pour tout ce qui est autoroutes, par exemple, ce ne sont que des entreprises privées qui travaillent sur le réseau. Cela permet aussi à ce niveau-là de comparer comment il se fait qu'il peut y avoir des différences parfois entre le nombre de sorties au niveau autoroutier par rapport au reste du réseau.

Les communes ont accès à toute cette partie-là sur l'aspect observations-prévisions. Elles peuvent évidemment avoir leur propre système pour toute la partie exploitation et configuration. Le cas échéant, cela ne demande pas beaucoup d'éléments d'encodage ou d'adaptation.

Je continue sur l'aspect bilan très rapidement, Madame la Présidente.

Sur ce tableau, vous voyez qu'il y a une différence importante, si on prend les six derniers hivers, avec un record sur la partie de l'hiver 2010-2011. Mais déjà l'année précédente, nous avions été particulièrement gâtés. Deux années avec un «véritable hiver» diront certains et beaucoup d'interventions et de travail.

Pour l'historique des coûts en euros, il est évidemment semblable en termes de graphique. Vous voyez l'impact budgétaire sur le réseau. C'est plus ou moins 1000 personnes qui travaillent, dont la moitié environ est du SPW. Le reste, c'est du privé. Il y a aussi 500 épandeuses qui tournent non-stop lorsque l'on est à plein sur l'ensemble du réseau.

Sur l'historique des *stocks* – puisque je ne doute pas que vous vous posiez la question – on aurait pu reprendre un seul élément. Il n'y a jamais eu de rupture de *stock* au niveau de la Wallonie, au niveau du réseau dont j'ai la responsabilité et la compétence, mais on était au plus bas. Il nous restait 4000 à 5000 tonnes en *stock*. Ce qui est peu, c'est vrai.

Il n'y a jamais eu de rupture en tant que telle sur le réseau wallon. Bonne gestion, globalement, de l'ensemble des agents. Bonne coordination.

J'ajouterais un élément: l'hiver a commencé très rapidement. Heureusement que nous avions stocké beaucoup plus que par le passé.

Nous avons eu des moments un peu plus critiques mais si nous n'avions pas stocké de façon beaucoup plus importante en début d'hiver sans savoir que l'hiver serait aussi rapide et aussi rigoureux, c'est clair que nous aurions été en rupture de *stock* puisque, comme je l'ai rappelé en introduction, nous avons stocké 50000 tonnes au lieu de 42000.

Sans ces 8000 tonnes, vous aurez bien compris qu'à partir du moment où on est descendu jusqu'à 4000-4500 tonnes au plus bas, nous aurions été face à quelques difficultés et c'est un euphémisme que de le dire.

Grâce à ces *stocks*, on n'a jamais connu de rupture d'approvisionnement. C'est vrai qu'il a fallu être sur le pont non-stop pour accélérer parfois les livraisons et l'approvisionnement, notamment depuis le port de Rotterdam jusqu'aux différents districts,

en envoyant parfois les camions directement à Rotterdam pour s'approvisionner et éviter le passage par bateau pour gagner deux ou trois jours, mais c'est toute une série d'éléments comme cela en urgence qui ont été pris et qui ont évité des ruptures comme en ont connu d'autres régions. En Champagne-Ardenne et dans toute une série de départements en France, ils ont été en rupture totale. Cela veut dire qu'il y a encore des services de déneigement mais pas de salage, et donc, des réseaux qui ont parfois été tout simplement coupés et interdits à la circulation pendant plusieurs heures, voire plusieurs jours si je prends le cas de certains départements français. La Flandre a connu des ruptures aussi pendant quelques heures avec une suppression de certains tronçons, en ce compris, les tronçons autoroutiers. Le Grand-Duché a connu des difficultés semblables.

On en vient finalement au deuxième point. Souvenez-vous — et vous m'avez interrogé à de nombreuses reprises sur ce point — avant même la campagne, puisqu'on avait quand même l'expérience de l'année précédente avec un hiver qui était déjà particulièrement vigoureux et rigoureux, j'ai voulu, un, augmenter le stockage, cela a été fait. Deux, j'ai souhaité diversifier les fournisseurs puisque nous avons au départ deux fournisseurs : la société Esco et la société Willems, qui fournissent le SPW et qui avaient remporté les marchés.

Par ailleurs, j'ai lancé un nouveau marché début du mois d'octobre, si mes souvenirs sont exacts, en changeant à la fois le grammage mais aussi d'autres paramètres pour essayer d'avoir d'autres fournisseurs sur le marché puisque les fiches techniques étaient rédigées de telle façon qu'il n'y avait qu'une ou deux sociétés qui pouvaient y répondre au niveau de la Wallonie. J'ai donc modifié les paramètres en tenant compte évidemment des paramètres de nos épandeuses puisqu'il y a la limite physique pour pouvoir travailler. Malheureusement, personne n'a répondu. Pourquoi ? On comptait beaucoup notamment sur les potasses d'Alsace parce que la France s'est retrouvée, même avant l'hiver, en difficulté d'approvisionnement. L'hiver 2009-2010 ayant déjà été particulièrement rigoureux, la reconstitution des *stocks* n'a pas été suffisante. Il faut savoir que les potasses d'Alsace desservent toute une partie nord-est de la France et donc, ils n'ont pas répondu à l'appel d'offres, tout simplement parce qu'ils n'étaient pas en capacité à l'époque de pouvoir approvisionner l'ensemble du réseau français. Ils avaient en tout cas des craintes à ce niveau, craintes qui se sont confirmées puisque très rapidement, l'hiver ayant commencé très tôt, ils se sont retrouvés en difficultés d'approvisionnement sur les réseaux français. L'Allemagne a fermé ses frontières assez rapidement et, en tout cas, a fermé l'approvisionnement et les livraisons de toute une série de mines de sel puisque l'Allemagne est un gros pourvoyeur de sel au niveau européen — même chose pour l'Angleterre — et on s'est donc retrouvé dans un contexte de difficultés sur le marché européen. Heureusement que nous avons eu cette légère diversification d'approvisionnement, je dis bien légère puisqu'un des deux fournisseurs est un intermédiaire qui s'est rapidement retrouvé en difficulté et parce que les *stocks* que nous avions faits étaient suffisants.

Mais cela pose évidemment la question pour l'avenir, c'est pour cela que j'en parle. Comment se diversifier ? Comment avoir plusieurs leviers à notre disposition pour faire jouer la concurrence d'une part et pour éviter de se retrouver en difficulté ou d'avoir des temps d'approvisionnement beaucoup plus longs d'autre part puisque, qu'est-ce que le marché européen a fait ? Il s'est tourné vers l'Amérique du Sud, l'Égypte, une partie du Maghreb pour essayer, en urgence, de trouver du sel, sachant évidemment que c'est six ou sept jours si on parle du Maghreb ou sinon, c'est plutôt dix ou douze jours, voire vingt-cinq, trente, trente-cinq jours si on parle des Bahamas par exemple, qui sont aussi fournisseurs de sel.

L'aspect distance-temps est donc un facteur important par rapport aux fournisseurs et à la diversification de ceux-ci. Car avoir des fournisseurs, c'est bien, mais s'il faut un mois pour être livré, c'est un peu compliqué, cela ne sert pas à grand chose en général.

Autre élément, si vous me permettez — et je vais terminer, Madame la Présidente -, il y a eu l'interdiction de circulation des poids lourds. C'est évidemment un élément dont tout le monde se souvient malgré la chaleur d'aujourd'hui : différentes interdictions et à plusieurs reprises. C'est repris ici dans le *slide*, les différents moments où j'ai dû prendre cette décision que je n'ai pas prise en mettant mon doigt par la fenêtre et en regardant par une lucarne pour savoir s'il y avait beaucoup de circulation ou pas. C'est évidemment avec des paramètres de prévisions météorologiques d'une part et des rapports de circulation remis par la police, d'autre part. Ce sont évidemment ces éléments qui m'ont fait prendre cette décision à différentes reprises pour éviter d'une part de prendre des risques trop importants au niveau de la sécurité routière et des risques d'accidents, qui étaient particulièrement élevés et, d'autre part, pour éviter que l'ensemble de la circulation ne soit stoppé ou que des automobilistes restent coincés pendant dix, quinze, vingt heures, comme ce fut le cas par exemple en France.

On a aussi eu à gérer le problème des frontières puisque la France a très rapidement bloqué ses

frontières aux poids lourds tout au début de la période hivernale, avec évidemment un afflux de camions chez nous et un stockage de camions qui posaient des difficultés, avec des procédures d'informations qui n'existaient pas ou en tout cas, avec peu d'informations venant de France, si ce n'est par la presse, mais de la part des préfets ou du préfet de la zone nord ou de la zone nord-est, que j'ai rencontré par la suite, peu d'informations arrivaient vers la Belgique. Donc, on ferme la frontière, on ne laisse plus rentrer de poids lourds, et on laisse le problème aux autres.

Avec le Grand-Duché de Luxembourg, une coordination a eu lieu rapidement puisque j'avais le ministre luxembourgeois en ligne en général au moins six ou sept fois par jour et par nuit, et on a donc appris à se connaître par téléphone et puis, on a pu se rencontrer quelques semaines plus tard. Tout cela pour dire que suite à cela, et dans la foulée de la période hivernale, j'ai rencontré à la fois le ministre luxembourgeois et le préfet de la zone nord-est, pour que nous puissions mettre en place des procédures entre la France, le Grand-Duché de Luxembourg et la Wallonie, ce qui fut fait. D'ici quelques jours, nous signerons ces conventions avec toutes les procédures notamment sur l'aspect météo, prévisions, états de circulation et donc, interdictions avec des procédures d'information vers les autres pays et les autres départements mais aussi évidemment des décisions prises en commun sur le réseau pour éviter ce que l'on a connu sur le réseau comme difficultés de non- harmonisation des règles entre les différentes régions. Je crois que c'est important d'avoir ces mêmes règles, de définir des critères et des normes d'une région à une autre.

Nous avons mis en route de nouvelles techniques et procédures et j'en termine, avec :

- de nouvelles épandeuses plus performantes qui seront sur le réseau wallon pour l'hiver 2011-2012. L'épandage automatique est à l'étude. Il reste des problèmes techniques et notamment différents ingénieurs travaillent là-dessus pour le réaliser sur certaines côtes ou, en tout cas, avoir sur ces côtes-là, un traitement particulier, plus pointu encore que ce qu'on a connu l'année dernière avec du matériel plus léger ou avec du stockage le long de l'autoroute ou de la côte pour pouvoir réaliser des épandages plus importants, avec des cadences encore plus importantes que celles de l'année dernière, même si on les avait doublées par rapport à ce qui existait sur ces différentes côtes qui ont été identifiées ;

- le renforcement des fonctionnalités d'émetteurs routes, je ne vais pas y revenir ;

- l'accroissement encore des capacités de stockage puisqu'il y a toute une série de *halls* ou de silos qui sont en cours d'installation — et je dis cela en regardant Vincent Peremans que je remercie infiniment ;

- et dernier point, la poursuite de la diversification des approvisionnements. La semaine dernière, est passé au gouvernement un des marchés pour le SPW. On va multiplier d'autres lots pour essayer d'avoir différents fournisseurs, mais en faisant bien attention d'avoir des fournisseurs en première ligne et pas en troisième, quatrième, cinquième ou sixième ligne parce que, sinon, ils jettent l'éponge après quelques jours, dès qu'il y a un problème d'approvisionnement sur le réseau européen.

Tout cela est donc en cours, les appels d'offres sont en cours. On améliorera de façon sensible cette diversification d'approvisionnement avec d'autres acteurs qui peuvent intervenir sur le marché et pour éviter le monopole que certains voudraient installer au niveau européen, dans des zones qui sont de quatre, cinq, six ou sept jours *maximum* d'approvisionnement. Cela nous permet à ce moment, si on a sept jours, vu le croisement prévision météo et l'état des *stocks*, de pouvoir se réapprovisionner de façon régulière sans verser le trop d'approvisionnement et de stockage, ce qui n'est jamais une bonne chose, mais en ayant la souplesse nécessaire avec ces différents fournisseurs et en faisant jouer pleinement la concurrence.

J'en terminerai là en disant aussi — pour répondre déjà maintenant en partie à Christian Dupont même si nous aurons la discussion après — qu'il importe :

- de trouver comment travailler encore mieux avec les communes, améliorer encore l'accessibilité à météo-routes mais aussi sur les aspects configuration, exploitation, utilisation à part entière de météoroute, pas uniquement sur les prévisions et les observations mais aussi comment gérer au mieux mon *stock* en fonction de ces prévisions. Ce que l'on fait au niveau de la région, on doit le faire au niveau de la taille d'une commune ;

- d'avoir avec les intercommunales des zones de stockage et que quelques communes puissent éventuellement se rassembler ;

- de pouvoir s'accrocher aux contrats de la région, contrats au pluriel évidemment, puisqu'on va essayer de diversifier au *maximum* nos fournisseurs et que les communes puissent aussi avoir accès à cette diversification et à ces mêmes conditions.

Je sais qu'au niveau des communes, il y a eu quelques grincements de dents au niveau du fournisseur, mais entre les communes qui avaient décidé de s'accrocher aux contrats de la région et celles qui avaient décidé de ne pas s'y accrocher, je crois que globalement, le service a été mieux rendu dans les communes qui s'étaient accrochées au contrat du fournisseur de la région puisqu'elles ont quand même pu avoir — pas en suffisance naturellement — des quantités de sel tout au long de

la campagne et rendre le service nécessaire au niveau de la sécurité à l'ensemble des utilisateurs.

Il reste une question évidemment et une évaluation qui manque ici dans la présentation, mais je viendrai plus tard, le cas échéant, si vous le souhaitez — et je suis sûr que certains le souhaiteront -, qui concerne tout l'impact environnemental aussi. Comment, demain, pouvoir envisager un déneigement et un salage différents de ce que l'on réalise chez nous. Bref, c'est tout le débat route noire — route blanche, et je dis cela en regardant particulièrement mon voisin de gauche, Patrick Dupriez, qui est attentif à cela depuis bien longtemps. C'est un vrai débat, c'est tout le débat de l'équipement de l'ensemble des usagers, en priorité d'ailleurs l'équipement des poids lourds puisque, lorsqu'ils ont une difficulté sur le réseau, en général, ils en créent un peu plus aux autres que s'il s'agissait d'un automobiliste.

Toute cette partie est évidemment particulièrement importante et je peux vous dire que dans le Conseil supérieur de la sécurité routière qui a été installé la semaine dernière, c'est un des points — un groupe de travail sur l'aspect équipement : équipement des poids lourds, équipement des voitures, que met-on en place ? Le fait-on sur une partie du réseau ou sur la totalité ? Le fait-on selon la question d'accessibilité suivant la qualité d'équipement des poids lourds par exemple ? C'est un débat belge, wallon, européen, mais c'est un débat qui est particulièrement important quant à la sécurité routière.

Autre point, et je termine là-dessus, qui est dans le même ordre d'idée, c'est tout l'aspect qui concerne les poids lourds. Je vais vous donner un élément, qui peut paraître un élément de détail mais qui est particulièrement important, c'est d'obliger l'ensemble des poids lourds à se garer pare-chocs contre pare-chocs, ce qui les met dans l'impossibilité de redémarrer. C'est ce qui est fait en France et ainsi, ce n'est que quand la police l'a décidé que l'on peut redémarrer. On n'avait pas cette expérience et donc, on avait des camions qui redémarraient parfois au milieu de la file, mais en se garant de cette façon, il est impossible de redémarrer et on évite d'avoir un policier près de chaque poids lourd.

J'ai essayé d'être le plus exhaustif possible, Madame la Présidente, mais je ne doute pas qu'il y aura beaucoup de questions.

Mme la Présidente. – Merci, Monsieur le Ministre. Peut-on avoir copie des *slides* puisque votre collègue était dans le doute de pouvoir nous les distribuer ?

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

Mme la Présidente. – On va les distribuer à tout le monde, y compris à la presse, si j'ai bien compris.

Puisque vous me l'avez demandé et que je suis la gardienne du temps, je vous signale que l'on a démarré à 14h13 et qu'il est 14h44. Il nous reste 9 minutes pour intervenir. M. Prévot, vous avez une autre proposition ou on reste avec les 9 minutes pour les quatre partis ?

M. Prévot (cdH). – Je pense que vous n'avez pas compris la proposition que j'avais formulée initialement et qui était de 20 minutes pour le ministre et 40 pour nous. Si vous voulez vous en tenir à 9 minutes, cela me va très bien.

Mme la Présidente. – Donc voilà, 40 minutes pour tout le débat sans la prise de parole de M. Dupont qui est inscrit pour un autre point avec un autre rapporteur. M. Dupont, vous pouvez intervenir, mais pas dans le cadre de votre proposition de décret qui se rajoute.

M. Borsus peut se joindre dans le cadre de sa question orale. Je propose de lui laisser la parole d'abord, comme il se doit.

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

M. Borsus (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, ma question est d'ordre plus particulier, plus spécifique. M. le Ministre a évoqué le recours à un certain nombre de prestataires de services extérieurs aux services de l'administration, qui accomplissent un travail considérable, notamment sur le réseau autoroutier. Ma question est la suivante. On sait combien la relation de confiance entre le cocontractant et la région, est un élément important et on sait aussi que par le passé, il y a eu des retards très considérables de paiement de la Région wallonne vis-à-vis de ces prestataires de services, à un point tel que certains se sont trouvés confrontés à des difficultés bien réelles.

Parfois, il peut y avoir des éléments de discussion liés à une facture, liés à une session de créance, se sont des cas bien particuliers, mais indépendamment de ces cas bien particuliers, je voudrais m'assurer aujourd'hui que la Région wallonne a payé tout son dû. On me dit que ce n'est pas le cas.

J'en suis d'autant plus interpellé, Monsieur le Ministre, que le Ministre-Président nous a fait une déclaration forte, il y a de cela quelques mois — c'était au mois de septembre -, nous annonçant que désormais la région allait agir différemment de son habitude dans le passé, c'est-à-dire qu'elle allait honorer ses débiteurs dans un délai raisonnable.

Je me souviens, en l'espèce, que le Ministre-Président évoquait un délai de 50 jours — je rappelle qu'une directive européenne va imposer des délais de paiement aux pouvoirs publics de 30 jours, dès l'instant où la facture est déposée et correcte.

Ma question est toute simple, elle n'interfère pas dans la globalité du débat, mais en évoque un élément bien particulier et parfois très embarrassant pour les indépendants concernés.

Les délais ont-ils été respectés ? Y a-t-il encore un *stock* de facturation à honorer ? Dans l'éventualité, de quel montant s'agit-il ? Quel est le nombre d'entreprises concernées.

Mme la Présidente. – Si tout le monde est d'accord, je propose que M. le Ministre réponde à cette question bien spécifique puisque le reste sera plutôt d'ordre général.

La parole est à M. le Ministre Lutgen.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Plusieurs éléments de réponse.

Un *maximum* a déjà été payé en 2010. Pourquoi ? Pour deux raisons, d'abord parce que l'essentiel de l'hiver s'est déroulé à ce moment-là, mais aussi pour des raisons budgétaires. Il était question aussi d'épargner, à l'époque, le *maximum* de budgets futurs. Une grosse partie a donc été payée en 2010.

Je rappelle que c'est payé à la fois par le SPW mais aussi par la SOFICO puisque toute la partie du réseau structurant est facturée maintenant à la SOFICO et donc, payée par la SOFICO.

Je vous avais déjà donné des chiffres au mois de mai dernier, si mes souvenirs sont exacts. Aujourd'hui en ce qui concerne la SOFICO, pour 99% des entreprises, les factures ont été honorées au niveau de la SOFICO et on en est à 91% au niveau de l'administration. Les 9% restants, d'après les éléments qui me sont revenus, sont liés aussi à des aspects de contentieux qui peuvent intervenir, mais il reste peut-être l'une ou l'autre exception à ce que je vous dis concernant les 9%. Dans les 9% restants, j'ai demandé des précisions pointues à l'administration.

On peut encore faire mieux, effectivement. Il y a un progrès par rapport à l'année dernière. Vous allez me dire que ce n'est pas difficile puisque l'année dernière il y a eu pas mal de retard. Mais j'avais donné des instructions très claires de part et d'autre, aux deux opérateurs, pour avoir une attention particulière à ce niveau.

Cela a été fait pour l'essentiel puisque l'on a essayé d'impacter un *maximum* sur les budgets 2010, épargnant en cela les budgets 2011 puisque tout est lié.

Vous avez vu les coûts que cela représentait, ils sont assez importants.

Je pourrais vous donner — je ne l'ai pas ici — le nombre d'entreprises qui sont concernées. Je peux poser la question à propos du nombre d'entreprises concernées et la répartition des montants entre les services publics et les entreprises privées, on doit avoir cela sans trop de difficultés.

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

M. Dupont (PS). – Je voudrais vous remercier pour les informations que vous nous avez données.

On voit que la réflexion avance sur les *stocks*. C'est très bien.

Mais j'ai une vraie question sur le marché que vous allez conclure. Est-ce que ce marché prévoit que vous receviez tout le sel que vous souhaitez au moment où vous en avez besoin ? C'est-à-dire dans un délai de 48 heures, par exemple ? Est-ce que c'est autant que *ad libitum* en fait ou est ce que c'est une quantité déterminée ? Dans ma commune on essaie pour l'instant de faire aussi un marché et on a une réponse qui ne nous convient pas. Comment est-ce que vous faites, en respectant la loi sur les marchés, pour vous adresser à différents fournisseurs, contracter avec différents fournisseurs, puisque ...

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

M. Dupont (PS). – Je ne dis pas que c'est impossible, mais j'aimerais avoir votre avis et votre conseil.

Je pense que c'est possible si on dit que pour tel type de sel, on contracte avec tel fournisseur, ceux qui sont efficaces jusque moins cinq et que pour tel autre type de sel, on contracte avec un autre fournisseur.

Autrement, est-ce qu'il y a une solution ?

Est-ce que le marché que l'on va conclure sera bien un marché où chaque fois que l'on en aura besoin à tel endroit la région pourra s'adresser au fournisseur qui aura contracté avec elle et recevra ce dont elle a besoin pour faire face à ce qui est urgent et immédiat. Dans quels délais ? C'est la question et comment fait-on — pour ce qui est une très bonne idée, évidemment — diversifier ses fournisseurs en respectant la loi sur les marchés ?

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Vos deux questions sont liées puisque plus on charge la barque au niveau des conditions dans un marché, plus on s'adresse à peu ou beaucoup de fournisseurs.

En ce qui concerne les conditions d'approvisionnement, dans les 24 heures, dans les 48 heures ou dans les 72 heures, il faut voir si sur le marché, il existe effectivement des entreprises qui sont capables de répondre à ces exigences- là.

Je vous ai expliqué que l'année dernière au mois d'octobre, j'avais relancé un marché puisque je trouvais que nous n'avions pas assez de fournisseurs, nous n'étions pas assez diversifiés. C'est ce que j'ai expliqué, notamment en changeant le grammage pour essayer de faire venir des entreprises françaises, ce qui n'était pas le cas auparavant.

Il y a deux éléments qui interviennent au niveau du sel : le pourcentage d'humidité et la grosseur du grain, pour essayer de résumé les choses.

Les fiches techniques sont un peu plus complexes, mais ce sont les deux critères.

On a ouvert la possibilité à d'autres, mais on n'a jamais la certitude, évidemment, d'avoir d'autres fournisseurs.

Je vais même vous dire autre chose, on en a de moins en moins, pourquoi ? Parce qu'il y a des rachats massifs de toute une série de mines de sel un peu partout en Europe et même ailleurs dans le monde puisque dans les appels que nous avons lancés, au fur et à mesure, on revenait chaque fois ou quasiment chaque fois au même cas, mais pas chaque fois quand même.

Les fiches techniques telles qu'elles sont présentées, nous donnent bon espoir, en tout cas, un plus grand espoir que l'année dernière d'avoir plus de fournisseurs que ce n'était le cas avant, mais est-ce que je peux en avoir la certitude ? Je ne peux pas avoir la certitude, vous avez parfaitement raison de le dire, d'en avoir davantage.

En ce qui concerne la durée de livraison, c'est un élément évidemment important puisque comme je l'ai indiqué, là, on va s'adresser à des fournisseurs différents, qui ont la capacité de nous fournir, bon an, mal an, en sept jours. Entre le moment où vous lancez le bon de commande et le moment où le sel est dans vos silos, il y a entre sept et huit-neuf jours. Cela dépend au niveau de la navigation, des conditions de navigation, mais c'est plus ou moins cela. C'est une nouveauté par rapport à ce qui existait auparavant.

Soit on a de l'approvisionnement très court, 24 à 48 heures puisque le fournisseur lui-même à des *stocks* importants en Belgique ; au niveau européen, en Allemagne, essentiellement, soit il doit aller chercher du sel, si les choses se dégradent, dans d'autres contrées — quand je dis dans d'autres contrées, c'est l'Égypte la plus proche et après, c'est plutôt outre-atlantique qu'il se fournit.

Par contre, il y a notamment le Maroc et la Tunisie qui nous permettent d'avoir de bons espoirs, le Sénégal aussi, même si c'est un peu plus long : au niveau de la navigation, il faut compter un jour ou deux de plus pour avoir de l'approvisionnement à sept jours plus ou moins, — sept à neuf jours. Et avec des fournisseurs qui sont différents puisque si je prends un exemple au niveau du Maroc, à côté de Casablanca, et il y a un temps de navigation de cinq jours. Ces fournisseurs sont différents. Ils ne sont pas dans la pieuvre qui s'est installée, qui est certes performante par moment, on ne peut pas le balayer d'un revers de la main, mais qui nous met dans une situation, en tous cas, parfois, où nous sommes un tout petit peu pieds et poings liés à un seul fournisseur, qui a rempli ses obligations — je tiens à le dire — vis-à-vis de la région en tout cas.

Il ne les a peut-être pas remplies pour d'autres, cela je n'en sais rien, ce n'est pas à moi d'en juger.

Je parle de la région, globalement : ce fournisseur a rempli ses obligations, je ne peux pas dire le contraire, il y a eu des péripéties, mais rien de plus.

Deuxième chose, pour répondre à ce que vous dites — et c'est là le nœud de la réflexion par rapport à ce que vous avez initié ici — comment faire finalement pour avoir une réserve stratégique. Au-delà d'une réserve stratégique, comment faire en sorte que tous les pouvoirs publics puissent avoir accès rapidement à des quantités de sel si l'hiver l'exige ?

Il y a une règle qui est imposée par un des fournisseurs qui exige que la commune ait un tiers en *stock* pour démarrer l'hiver. Un tiers de quoi ? Un tiers de la consommation moyenne des trois dernières années. On fait une moyenne sur les trois dernières années, on divise par trois et cela fait x tonnes que vous devez au moins avoir pour commencer votre hiver.

À la décharge de certains fournisseurs, nous avons dû constater, d'après les chiffres que nous avions, mais je dis cela au conditionnel puisqu'une

commune a souvent raison — vous allez me dire qu'elle a toujours raison — qu'il y a eu une sous estimation des consommations par certaines communes, qui voulaient ou qui n'avaient pas la possibilité en termes de stockage, d'avoir suffisamment de *stock* et qui on dit peut-être : « *On a consommé en moyenne 50 tonnes chaque année* » ; alors qu'elles avaient consommé plutôt 100 tonnes en moyenne et, évidemment, elles se sont retrouvées rapidement en rupture de *stock*.

Je crois que tout le monde doit jouer le jeu pleinement, parce que même si la région peut jouer un rôle à ce niveau-là, si on donne des chiffres qui sont erronés, chacun ne prend pas ses responsabilités, alors que prendre ses responsabilités c'est quoi ? C'est prendre le risque, c'est vrai, de se retrouver avec 30 % en *stock* et que finalement l'hiver soit celui de 2005-2006 — si je reprends les chiffres qui ont été donnés ici — soit un hiver tellement doux, que l'on n'a même pas utilisé 30 %, mais peut-être 10 ou 15 % de ce qui était prévu et là, on se retrouve avec un peu d'argent qui dort dans des silos et personne n'a envie d'avoir de l'argent qui dort dans des silos, voire qui dort tellement longtemps que l'on ne peut plus l'utiliser.

Le nœud de la réflexion, il se situe là. Croyez bien que l'on y travaille, la réflexion elle n'est pas aboutie aujourd'hui. Il y a toute une série d'éléments positifs, me semble-t-il, dans ce que vous avez mené comme réflexion et ce que j'essaie d'amener comme réponse avec l'ensemble des acteurs : avoir la plus grande souplesse possible, la plus grande flexibilité possible entre les différents acteurs au niveau des zones de stockage, parce que des communes n'ont pas nécessairement la capacité physique d'avoir effectivement des *stocks* en suffisance.

Parfois d'ailleurs, dans certaines zones, il est intéressant pour des communes d'avoir, pour trois à cinq communes, une zone de stockage au lieu de cinq parce qu'il y a un coût au niveau de la mobilité qui est non négligeable. Elles peuvent, en travaillant ensemble, réduire ces coûts-là et avoir aussi une mutualisation des risques qui est intéressante.

C'est plus facile aussi pour la région dans ces cas-là si on a un interlocuteur qui regroupe finalement différents acteurs communaux. C'est compliqué s'il y a 262 endroits de stockage en Wallonie pour 262 communes avec des zones de stockage qui sont fort diversifiées alors que cela ne correspond pas au réseau. Il faut essayer de se mettre au plus près du réseau.

Dans cette réflexion, nous, on continue à augmenter. Je ne peux pas encore vous donner les chiffres précis — que nous aurons dans les prochaines semaines — de l'augmentation des capacités de stockage qui vont exister au niveau de la région. On est à 50 000 tonnes. On est passé de 42 000 à 50 000. On va encore augmenter cette capacité pour avoir aussi cette possibilité à certains endroits de se dire que dans telle zone, moyennant certaines conditions, il y a une capacité, le moment venu, d'offrir des services et suivant certaines conditions entre communes et région. On ne peut pas le faire. Il faut quand même une base contractuelle, d'une certaine façon.

La première base contractuelle, c'est le principe de se raccrocher à la centrale d'achats, c'est-à-dire aux contrats de la région. En tout cas de donner cette possibilité aux communes d'augmenter les capacités de stockage et d'offrir la possibilité de pouvoir se regrouper pour avoir une zone de stockage particulière — ce qui comble le fait qu'elle n'ait pas de silos ou des silos qui ne sont pas en suffisance.

Ce travail de regroupement est en cours. Je ne peux pas aujourd'hui vous donner l'ensemble des éléments, ce n'est pas possible puisque malgré l'envie qui est très grande, vous l'aurez compris, de servir tout le monde et de desservir tout le monde, la limite de l'exercice est de dire que nous devons d'abord assurer l'ensemble de la responsabilité que nous avons sur le réseau régional, mais que cela doit être aussi une possibilité finalement qui est offerte à d'autres acteurs publics de pouvoir s'y raccrocher d'une façon ou d'une autre. En jouant sur les paramètres, on peut s'adresser à d'autres fournisseurs en mettant certaines conditions particulières, mais sans avoir l'assurance que ces fournisseurs répondent.

C'est vrai, sans mauvais jeu de mots, que les fournisseurs eux-mêmes sont refroidis par les deux hivers qu'on vient de vivre. Il faut savoir qu'il y a toute une série d'acteurs aussi qui ont quitté le marché mais ce qui ne fait que renforcer quelque part la part de marché d'un ou deux acteurs sur le territoire européen. Je dis bien « le territoire européen ». Je remercie au passage aussi la société Solvay qui a aidé toute une série de communes, qui a aidé aussi la région ou la SOFICO qui est venue en appoint, qui a quitté sept ou huit ans, peut-être un peu moins, l'activité du salage au niveau des routes et qui a rendu cette activité-là, sans doute à un mauvais moment mais elle l'a fait. Elle a quand même pu nous aider durant quelques jours, voire quelques semaines. Quand je dis « nous aider », ce sont les pouvoirs publics. Ce n'est pas spécialement la région parce qu'il y a quand même quelques communes qui ont pu bénéficier de cette aide temporaire.

On doit tenir compte aussi de ces éléments-là qui

sont finalement des éléments d'appoint, le cas échéant.

Mme la Présidente. – Monsieur le Ministre, je vous propose de coupler deux demandes d'intervention, d'abord celle de M. Dupriez, puis celle de M. Mouyard.

La parole est à M. Dupriez.

M. Dupriez (Écolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette présentation et les différentes explications.

Je trouve, comme cela, de façon générale d'ailleurs, que c'est intéressant de ressentir dans ce que vous avez présenté, qu'il y a toute une série de réflexions en cours et qu'il y a, globalement, une sorte d'augmentation de la professionnalisation de la réflexion et de l'approche, à la fois en termes de méthode et de regard scientifique précis. Je trouve que c'est réjouissant de voir que cela évolue même s'il y a encore certainement du chemin à parcourir.

C'est réjouissant aussi puisque vous avez dit que le Conseil supérieur de la sécurité routière se penchait sur cette thématique-là. On l'attendait depuis un certain temps. Ce conseil est en place. J'espère qu'on pourra, peut-être dès l'hiver prochain, avoir un certain nombre de balises venant de ce nouveau conseil.

J'avais trois questions et remarques pour aller plus loin.

Vous avez déjà largement répondu par rapport à la question de l'approvisionnement et des contrats. C'est vrai que, moi, juste par rapport à un petit problème complémentaire, je suis préoccupé par la question de la concentration du marché, des offres. Au-delà de tout ce que vous venez de dire, cela ne concerne pas d'ailleurs que ce marché du sel, on peut le constater dans d'autres domaines. D'abord une évolution vers des marchés qui sont tellement concentrés, c'est un risque pour la sécurité d'approvisionnement, c'est un risque pour les prix. Finalement, ce n'est pas non plus une évolution saine en matière économique. Cela veut dire qu'une série de petits opérateurs, de PME disparaissent. Je pense que c'est globalement inquiétant et qu'on voit bien que, même dans vos réponses, cette dimension n'est pas facile à rencontrer via les marchés publics.

Je ne sais pas si vous avez d'autres éléments à apporter maintenant, mais en tout cas c'est certainement une thématique à creuser.

Deuxième remarque ou question, vous l'avez évoqué évidemment dans votre présentation, mais je trouve qu'il serait vraiment intéressant de creuser davantage l'évaluation de ce qui a été fait en matière de gestion du trafic, surtout des poids lourds. Il y a eu quelques premières initiatives. On a vu à l'époque, et vous avez évoqué quelques leçons déjà tirées comme arrêter les camions pare-chocs contre pare-chocs ou des choses comme cela. Mais la première leçon qu'on pouvait tirer de ces mesures, c'était de mieux anticiper, de mieux localiser les endroits où l'on peut stocker les camions, y compris au niveau transfrontalier. J'imagine qu'il y a là aussi des leçons qui ont été creusées, que ce soit par le SPW ou par la police. Ce serait intéressant de voir comment aller plus loin parce que je pense que c'est une dimension qui, historiquement, n'a pas beaucoup été utilisée et qu'elle me paraît essentielle pour des épisodes avec des conditions hivernales aussi rigoureuses que celles qu'on a eues. Je pense qu'il vaut mieux pouvoir dire clairement qu'on ne circule plus dans telle ou telle zone et le dire à temps plutôt que de vouloir absolument rendre tout le réseau praticable.

Dernier élément, là aussi, vous l'avez évoqué, mais je crois qu'on peut aller loin, c'est le lien avec les communes. Cela concerne aussi sans doute le Ministre Furlan via l'autonomie communale et, en même temps, on voit bien que la diversité des pratiques en termes de méthode, en termes d'approche — ce sont des politiques en la matière selon les communes — est vraiment très importante et que cela concerne aussi la région. Il y a chaque commune qui fait plus ou moins ce qu'elle entend, mais cela concerne la sécurité routière, c'est une compétence régionale. Cela concerne l'environnement aussi par rapport aux quantités de sel répandu. Cela concerne d'une certaine façon les *stocks* globaux. Tout le monde est concerné si des communes sursalent, par exemple. Là, au-delà de l'accès au marché, au-delà de l'accès à des services comme Météoroute, je trouve que ce serait intéressant de renforcer les compétences des communes. Comment planifient-elles ? Comment mettent-elles en œuvre une politique cohérente par rapport à la manière de gérer les conditions hivernales sur leur réseau ? Comment ont-elles la capacité de réaliser un cahier des charges suffisamment efficace avec leur prestataire de services ? Là aussi, on voit un petit peu tout et n'importe quoi par rapport aux gens qui exécutent les missions pour les communes. Comment ces communes ont-elles la capacité d'assurer un contrôle ou un suivi de ces marchés ?

Cela dépasse sans doute les missions que vous rencontrez pour le réseau régional, mais l'expertise que vous avez, que le SPW a acquise et continue à acquérir, je pense, devrait pouvoir bénéficier peut-être davantage encore aux communes dans le futur. C'est sans doute une dimension également à travailler.

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

M. Mouyard (MR). – Par rapport à votre réponse tout à l'heure à mon collègue Willy Borsus concernant les entreprises qui n'ont pas encore été payées par rapport aux travaux qu'elles ont effectués, est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir éventuellement la liste exacte des entreprises et les montants qu'il reste «en rade»?

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je vous réponds tout de suite «non».

Pourquoi?

Un, il y a des entreprises qui sont en contentieux. Je ne vais pas donner le nom d'entreprises qui sont en contentieux. Désolé.

Non, parce que je ne vais pas demander aux agents de passer leur temps à recomptabiliser l'ensemble des éléments. J'ai demandé aux agents — ils l'ont plutôt bien fait cette année-ci — de payer le plus rapidement possible l'ensemble des prestataires. À raison de 99%, c'est le cas au niveau de la SOFICO. À raison de plus de 90% maintenant, c'est le cas au niveau du SPW. Il reste effectivement 9% au niveau du SPW. Ces 9% sont pour l'essentiel en contentieux.

Je pourrais demander à l'administration de refaire le tri et de me remettre une liste, entreprise par entreprise, prestation par prestation, mais je préfère qu'elle dépense son énergie à régler ce qu'il reste à régler.

N'y voyez pas de la mauvaise volonté de ma part. Je veux simplement être efficace. Il vaut mieux que les agents consacrent leur temps à payer et à honorer les quelques factures qui restent. Je parle des factures qui ne sont pas en contentieux. Je ne parle pas des autres.

M. Mouyard (MR). – Je comprends votre réponse, comme je comprends très bien ma question.

En réalité, c'est essayer de pouvoir estimer réellement ces 9%. Le nombre de sociétés, éventuellement, ou le montant total. L'idée, c'est que les entreprises, les prestataires de services soient payés le plus rapidement possible quand ils travaillent, ce qui est tout à fait logique. On remarque que, malheureusement, au niveau de la Région wallonne, par le passé et encore un petit peu maintenant, parfois, les paiements n'arrivent pas avec la plus grande rapidité.

Je comprends qu'avoir une liste, entreprise par entreprise, puisse être compliqué mais le but est, d'une manière ou d'une autre, d'essayer de quantifier au mieux et de se rendre compte de ce que ces quelques pour cent représentent et ce que cela peut réellement représenter sur la vie économique de ces entreprises. C'est dans ce sens-là que je posais la question. Peut-être réfléchir pour qu'on puisse se rendre compte de manière plus précise ce à quoi cela correspond.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Sur l'aspect purement du montant que cela représente, c'est assez simple de pouvoir vous le dire puisque cela représente 9% de la facture totale globale qu'il reste à payer par le SPW. On peut faire le calcul pour aujourd'hui ou pour demain.

M. Mouyard (MR). – Si on pouvait avoir un tableau ou quelque chose de pas trop compliqué mais qui représente le nombre d'entreprises, par exemple, sans forcément avoir les noms.

Cela, c'était la première question.

Ma deuxième question s'apparente plus à une remarque.

Dans le cadre de la convention que les communes avaient l'opportunité de passer avec la région par rapport à l'approvisionnement en sel, 52 ont fait le choix de signer cette convention. Si j'ai bien compris, on demande à ces communes, en début d'hiver, d'avoir un tiers ...

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

M. Mouyard (MR). – Le fournisseur demande d'avoir un tiers de ce qu'ils estiment devoir utiliser par rapport à la moyenne des trois dernières années. Par contre, en cas de grosse utilisation, le fournisseur ne s'engage qu'à fournir le double du tiers, si j'ai bien compris le texte. Il s'engage à fournir le double du *stock* initial au *maximum*. Cela, c'est l'engagement. Si je compte bien, un tiers fois deux, cela fait deux tiers. Pour moi, il y a un tiers sur lequel il n'y a aucune garantie. Je ne vois pas très bien l'intérêt de rentrer dans ce type de convention puisqu'il y a toujours un tiers qui reste incertain. L'idée de faire une convention n'est-il pas de se donner un *maximum* de garanties?

Mme la Présidente. – Comme il n'y a plus d'autres questions, la parole est à M. le Ministre Lutgen.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt

et du Patrimoine. – Je vais commencer par répondre à M. Mouyard.

D'abord, je reprécise, je l'ai déjà dit à de nombreuses reprises, mais je le dis *in tempore non suspecto*: je ne suis pas un fournisseur de sel. Ce n'est pas mon boulot. J'essaie par contre d'avoir des fournisseurs pour les pouvoirs publics et d'avoir les meilleures conditions possibles au niveau des prix. On est largement en-dessous de la moyenne européenne. J'essaie aussi d'avoir des délais de livraison les plus rapides possibles et que chacun puisse bénéficier de ces conditions. Cela, c'est mon *job*.

Vous pouvez interroger le fournisseur sur le tiers, deux tiers, trois tiers, cinq tiers, six tiers, deux fois le *stock*, moi, ce que je peux vous dire au niveau de la Région wallonne...

(Réaction de M. Mouyard)

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Non, la région, comme pour d'autres choses, offre effectivement les mêmes conditions de prix et de livraison aux communes. Vous pouvez venir vous accrocher quelque part à un contrat. D'ailleurs, les communes peuvent le faire pour commander des copieurs, par exemple. La Région wallonne ayant des gros marchés et des conditions qui sont intéressantes, les communes peuvent se dire qu'elles ont intérêt à aller s'accrocher au marché de la Région wallonne puisqu'elles vont bénéficier de conditions plus intéressantes que si elles-mêmes, toutes seules dans leur coin, elles allaient négocier.

Ce qui est assez logique puisque la quantité a un impact non négligeable sur le prix.

Ce que je peux vous dire au niveau de la Wallonie, c'est que ce n'est pas un tiers de *stock* de départ que je prends puisque si je prends l'exemple de l'année dernière, nous étions largement à plus de 50% de la consommation moyenne des dernières années. J'ai pris une marge de sécurité et heureusement que je l'ai prise, puisque l'année d'avant, on avait consommé 100 000 tonnes et c'était l'année du record absolu. Nous étions à plus de 50%, si je prends la moyenne des *stocks* de départ des trois dernières années.

Je suis sûr que certains m'auraient dit au parlement, si l'hiver avait été doux: «*Vous êtes fou, Monsieur le Ministre, vous avez commandé 50% du stock*». Et j'entends déjà certains d'entre vous, qui ne sont plus là, dire: «*Sur quelle base avez-vous fait cela ? Pourquoi a-t-on recommandé autant de sel ? Pourquoi avoir surstocké ? C'est de l'argent qui dort, Monsieur le Ministre ! Alors que les communes ont fait un calcul d'un tiers et elles ont été raisonnables, prudentes et conscientes des enjeux à la fois budgétaire et de salage, et vous avez été mettre 50% dans les silos et vous ne savez pas quoi en faire*». Je suis certain que j'aurais eu ce genre de réflexions. Pas vous bien sûr, Monsieur Mouyard parce qu'on connaît votre modération, mais d'autres peut-être, moins modérés et ayant quitté cette assemblée, m'en aurait fait évidemment et largement le reproche.

Pourquoi dis-je cela ? Sûrement pas pour faire le malin. On doit mettre tous les paramètres de notre côté, mais il y a aussi un phénomène que l'on n'appréhende pas encore complètement. L'homme s'y emploie et parfois il y arrive et parfois pas et certains voudraient qu'il y arrive encore un peu plus, certains voudraient maîtriser complètement l'ensemble des éléments: cela s'appelle le climat et la météo. On a un impact tout relatif et les croyances sont nombreuses sur la météo. Il est vrai qu'il faut pouvoir appréhender les choses. En fonction de cela, on doit être — c'est bien parce que c'est imprévisible — le plus prévoyant possible. On doit avoir des paramètres les plus rigoureux possibles dans notre démarche face à ce qui peut arriver sur le marché.

Que ce soit pour les communes ou pour la région, on doit travailler ensemble. Je dis que les communes peuvent se raccrocher parce que je crois qu'il est important qu'elles puissent venir se raccrocher à des marchés que nous pouvons conclure — et je ne dis pas à un marché — ou à différentes conditions de marchés que nous pouvons avoir, à différents fournisseurs. C'est en effet assez insupportable — M. Dupriez l'a dit et M. Dupont l'a dit avant lui — de se retrouver dans une situation d'être dépendant à 100% de quelqu'un. Ce n'est pas agréable, reconnaissons-le, et c'est surtout très dangereux parce que l'on peut se retrouver dans des situations où, malheureusement, les conditions ne suivent pas nécessairement.

Maintenant, je ne veux pas faire des reproches trop faciles à un fournisseur qui, je le rappelle, a rempli ses obligations et à un autre qui ne les a pas remplies ou en tout cas, qui s'est rattrapé par la suite, mais dans un premier temps a dit: «Moi, je ne sais plus», parce qu'il était l'intermédiaire de l'intermédiaire de l'intermédiaire.

Il faut quand même pouvoir comparer les choses et en tout cas au niveau des prix qui ont été pratiqués, il y a eu le contrat tel qu'il avait été initié et respecté. Qu'est-ce que cela veut dire concrètement ? Nous étions cinq à six fois moins chers que ce qui existait sur le marché. Souvenez-vous, il y a eu une flambée et les grands titres: «*La guerre du sel*», «F*lambée des prix du sel*». Vu que

l'on avait conclu des contrats à durée plus importante, cela nous a permis d'avoir des conditions de prix qui étaient intéressantes. Il faut toujours aller comparer. Je sais bien que l'on a l'habitude, chez nous en Wallonie, d'aller se comparer aux autres quand on est mauvais et quand on est bon, on se dit que c'est ainsi ! Je pense quand même que si l'on se compare à d'autres contrées comme la France, le Grand-Duché, les Pays-Bas ou l'Allemagne — je dis juste cela comme cela — globalement, on a plutôt bien géré les choses dans le sens où les contrats qui avaient été conclus étaient des contrats au niveau de l'approvisionnement et des prix qui étaient plutôt bons, voire très bons. Je ne vais pas trop le crier puisqu'on ne va pas aller faire plaisir outre mesure.

M. Dupriez est intervenu sur trois points. Je viens encore de répondre sur l'aspect par rapport aux communes. Il est vrai qu'à l'époque, j'ai été étonné — mais étonné ne veut pas dire que c'est négatif — que la proposition sur la stratégie et le *stock* stratégique viennent uniquement ici en commission. On aurait pu la mettre chez le Ministre Furlan. C'est discutable ; elle est arrivée ici, peu importe, de toute manière on travaille de manière collégiale au niveau du gouvernement. Il n'y a pas eu de sursalage au niveau des communes, je peux vous l'assurer puisqu'il y a quand même énormément de communes — même si cela s'est un peu vu, mais cela s'est moins dit — qui ont été très rapidement en rupture de *stock* et qui se sont retrouvées complètement à sec durant toute la période hivernale. Maintenant, vous avez raison sur le comment encore aller plus loin, comment être plus professionnel.

Je trouve à nouveau, si l'on se compare aux autres pays, aux autres régions, que nous sommes plutôt performants, voire très performants. Il n'y a pas énormément de pays ou de régions qui ont un système avec un logiciel qui soit aussi pointu et performant que le nôtre. J'ai eu quelques discussions avec différents collègues. C'est d'ailleurs pour cela que certains ont été complètement dans le jus très rapidement et que vous avez eu des phénomènes comme le bassin parisien avec des nuits entières où les automobilistes étaient bloqués, des milliers de travailleurs qui passaient la nuit dans leur entreprise ou qui étaient accueillis dans des gymnases ou autres pour pouvoir passer la nuit. Nous n'avons pas connu tout cela. En ce qui concerne la qualité de l'épandage, ils n'ont pas la qualité qui existe chez nous. Ce n'est pas grâce à moi. C'est d'abord des instructions qui ont été données, un bilan qui a été fait, mais aussi toute une réflexion qui a été menée depuis quand même un certain temps au niveau de l'administration, au travers de mes prédécesseurs, pour essayer de gérer cela au mieux.

Quand on voit les quantités épandues aujourd'hui par rapport à ce qui était épandu auparavant, nous sommes quand même plus performants. Mais on doit encore aller plus loin s'il y a encore moyen. Chaque gramme gagné a un impact non négligeable sur le réseau.

Concernant les poids lourds, c'est vrai que c'était une première. Cela ne s'est pas fait sans difficultés. On doit améliorer la communication, je l'ai dit moi-même à l'époque. Mais c'est aussi parce que c'était une première et que l'on n'avait sans doute pas l'habitude de ce genre de pratique chez nous, en ce compris les transporteurs ou certains transporteurs et singulièrement des transporteurs étrangers en transit puisque c'est l'essentiel du trafic. C'est d'ailleurs une des leçons que l'on a pu tirer.

Il y a des chiffres très précis qui existent en la matière où la police a relevé, de l'ensemble des poids lourds qui étaient sur le bas-côté de la route, 90 % de transporteurs étrangers et dans les 10 % restants, une grosse partie avec des chauffeurs qui n'étaient pas des chauffeurs belges.

Je dis cela sans aucune connotation de quelque sorte que ce soit, mais c'est juste un constat.

C'est un constat que l'essentiel du trafic est géré par d'autres transporteurs que des transporteurs belges. C'est sûr, au niveau de l'ensemble de la flotte, mais c'est évident aussi au niveau de ceux qui pilotent les différents poids lourds. Pourquoi dis-je cela ? Parce que problèmes de communication. Il y a une brochure, qui va être bientôt terminée, avec l'ensemble des obligations qui existent en Wallonie et qui s'adresse aux différents représentants d'entreprises des pays de l'Union européenne pour expliquer les règles qui existent chez nous. Les règles au niveau des interdictions, comment cela fonctionne, comment la communication est établie sur le réseau via les PMV, via aussi la radio. C'est pour cela aussi que j'ai initié la réflexion avec Fadila Laanan sur un « 107.7 » chez nous qui pourrait effectivement, en différentes langues, avertir des aspects de mobilité sur le réseau. Pas uniquement les interdictions de camions, mais tout au long de l'année, toute une série d'informations qui sont précieuses pour gérer la mobilité sur notre réseau. Les obligations, les interdictions, c'est aussi les coûts au niveau des jets de papiers, de cannettes avec les amendes qui sont à la clé. J'y reviendrai, vous verrez, dans quelques jours.

C'est tout l'aspect qui concerne également les surcharges des camions. Vous verrez aussi quelques nouveautés dans les prochains jours à ce niveau. La législation a évolué puisque je l'ai fait évoluer et que vous l'avez votée, je vous en remercie infiniment. Il y a maintenant la mise en œuvre de

tout cela avec des agents qui vont s'occuper à 100%, soit des aspects liés à la propreté, soit des aspects liés aux surcharges des camions et plus un mélange des genres au niveau des compétences et des fonctions.

Tous ces éléments sont importants, sur le stockage. Un meilleur stockage de ces camions chez nous dans l'aspect transfrontalier. Et vous verrez aussi dans quelques jours ou quelques semaines, parce que c'est une question d'agenda et cela ne dépend pas que de moi, que nous signerons le protocole avec nos amis français et grand-ducaux, l'ensemble des procédures.

Là vous verrez que vous aurez toutes les informations sur comment cela va fonctionner sur les trois paramètres essentiels (météo, prévisions météo et conditions de trafic) et comment l'information va circuler entre les différentes entités, comment les décisions seront prises. Objectivement, à la fois pour des raisons d'efficacité d'abord, mais aussi de prise de responsabilités de chacun; il y a toute une série de niveaux de pouvoir qui doivent intervenir.

Les gouverneurs ont sans doute un rôle à jouer aussi et je les ai rencontrés pour prendre les meilleures décisions.

Il restera une partie… Ce n'est pas une science exacte, donc, il est clair que lorsque j'ai interdit les camions à certains endroits et à certains moments, d'aucuns disaient que j'avais pris la décision trop tard ou pris la décision trop vite.

Ce n'était jamais au bon moment et ce ne sera jamais au bon moment parce que suivant le moment où vous vous trouvez sur le réseau, les conditions météo ne sont pas tout à fait les mêmes.

Je me souviens la dernière fois où j'ai décidé l'interdiction, c'était le 23 décembre. Le jeudi matin donc, c'était la veille du réveillon de Noël, une radio, de 6 heures du matin jusque 9 heures, estimait que je devais interdire les camions dans le Hainaut. Pendant 3 heures, ce n'était que cela avec des auditeurs qui donnaient leur avis. J'ai tenu bon parce que l'état de circulation et tous les éléments que j'avais de la police au nord du sillon Sambre et Meuse me disaient que je ne devais pas prendre la décision d'interdiction. Par contre, il y a des gens qui étaient convaincus que j'aurais dû le faire.

Heureusement que je ne l'ai pas fait puisque les prévisions météo se sont confirmées et la situation s'est largement améliorée. La circulation a repris. Il y avait des problèmes sur des petites parties de réseau dans le Hainaut, quelques routes qui étaient d'ailleurs des routes communales et pas des routes régionales – peu importe. Tout cela pour dire que la perfection absolue, elle n'existe pas. Il y a un aspect de marges de manœuvre qui intervient et bien malin celui qui… Je ne dirai pas comme un Premier ministre dans un autre pays que c'est la faute des météorologues ou que c'est la faute des scientifiques. Je ne dirai pas cela, je vous rassure, chacun prendra ses responsabilités.

On a effectivement une expérience à faire valoir et surtout des échanges d'expériences avec nos voisins qui peuvent encore améliorer la performance, qui peuvent encore professionnaliser, comme vous l'avez parfaitement dit, l'ensemble de ces éléments sachant que cela représente quand même – on en a peu parlé mais l'aspect budgétaire n'est pas triste – plus de 40 millions d'euros. D'où les questions d'avoir d'autres méthodes de travail aussi à certains endroits, de bien négocier nos contrats, d'avoir des fournisseurs en suffisance, d'avoir cette diversification qui est aussi synonyme de concurrence sur le marché entre les différents acteurs.

Mme la Présidente. – Je vous signale que l'on a atteint les 40 minutes. La parole est à M. Mouyard pour sa réplique.

M. Mouyard (MR). – C'est surtout pour insister par rapport à la demande que je vous ai faite tout à l'heure concernant la liste des entreprises. Pas la liste mais le nombre d'entreprises et le montant. C'est vraiment quelque chose qui me paraît important. On peut attendre demain pour l'avoir si vous voulez ou courant des trois premiers jours de cette session.

Mme la Présidente. – Nous pouvons clôturer le point 1, tout en réitérant la demande à M. le Ministre pour la copie papier des documents qui ont été projetés.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Les *slides*, on peut les imprimer. On va s'organiser pour essayer de vous imprimer cela.

Il reste 1330000 euros effectivement de paiements.

(Réaction de M. Mouyard)

Mme la Présidente. – Ce sera pour dans quinze jours, Monsieur Mouyard.

M. Mouyard (MR). – Non, Madame la Présidente, le nombre d'entreprises, si on ne l'a pas aujourd'hui, ce n'est pas grave, mais qu'on l'ait avant mercredi tout simplement.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je ne peux pas vous le garantir.

M. Mouyard (MR). – Je pense que pour pouvoir donner ces montants, vous avez dû recevoir une note de l'administration et j'imagine que dans cette note, il doit y avoir un certain nombre d'informations. Je vous demande simplement d'aller chercher celle...

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – C'est assez simple de le dire puisque, à partir du moment où vous avez un pourcentage sur un budget total, vous savez dire le montant...

M. Mouyard (MR). – Oui, mais pour arriver à ce pourcentage-là, vous ne l'avez pas sucé de votre pouce, c'est que quelqu'un vous a donné cette information.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – C'est super facile puisque l'on connaît le montant total que l'on dépense au niveau des entreprises privées. Vous prenez 9% sur ce montant, vous arriver à un 1330000 euros. Par contre, pour trouver le nombre d'entreprises, il faut relever chaque facture et le travail est donc un peu plus important à réaliser.

Demandez-vous absolument ce travail, sachant que, admettons qu'il y en ait 20 ou 30, cela changera quoi ? Pas grand chose. Préférez-vous que la personne qui s'occupe de cela honore les factures ou passe son temps à cela ? C'est la question que je vous pose.

M. Mouyard (MR). – Je pense qu'en demandant le nombre d'entreprises, je ne demande pas quelque chose d'infaisable et nous aimerions avoir cette information.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je dis simplement qu'il faut relever chaque facture pour pouvoir le faire. Il y a des centaines, des milliers de factures.

M. Mouyard (MR). – Je pense que ces chiffres doivent se trouver dans une note que l'administration vous a déjà fournie et qu'avec un *minimum* de recherches, nous pourrions l'avoir et vous pourriez nous les communiquer. Je vous remercie.

Mme la Présidente. – Monsieur Mouyard, je pense que si le ministre ne vous répond pas, ce qui est aussi son droit, vous pouvez aussi très bien poser une question écrite, cela reste une possibilité pour chaque parlementaire.

Confiance à la rapporteuse

Mme la Présidente. – La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, à la présidente et à la rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À CRÉER EN RÉGION WALLONNE UNE RÉSERVE STRATÉGIQUE DE SEL, DÉPOSÉE PAR MM. DUPONT ET CONSORTS (DOC. 257 (2010-2011) - N°1)

QUESTION ORALE DE M. BOLLAND À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LES LEÇONS À TIRER DE L'HIVER PASSÉ POUR L'APPROVISIONNEMENT EN SEL »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret visant à créer en Région wallonne une réserve stratégique de sel, déposée par MM. Dupont et Consorts et la question orale de M. Bolland à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « les leçons à tirer de l'hiver passé pour l'approvisionnement en sel ».

Il y avait un rapporteur désigné, mais comme il est absent, on est obligé d'avoir un corapporteur.

Désignation d'un co-rapporteur

Mme la Présidente. – M. Mouyard est désigné, à l'unanimité des membres, en qualité de co-rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Discussion générale

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

M. Dupont (PS). – Je voudrais d'abord me réjouir de l'excellent climat dans lequel se déroule ce débat, qui est un débat important et je vais essayer de le faire avancer et d'apporter ma petite pierre à l'édifice.

Tout d'abord, je voudrais resituer la proposition dans son contexte historique. Elle est née après le premier hiver difficile que nous avons connu, soit celui de 2009-2010. Elle a été écrite à cette époque. Et puis, il y a eu l'hiver 2010-2011 et tous les deux ont cette particularité d'avoir été précoces — l'un commence le 20 décembre et l'autre commence le 5 décembre — et particulièrement rudes — l'un étant plus difficile que l'autre.

Ce qui est commun à ces deux hivers, c'est le manque de sel qui s'est manifesté très tôt après la première offensive, donc, deux à trois semaines. Après la première offensive, après la première attaque, on s'est trouvé dans différentes régions d'Europe en manque de sel. L'approvisionnement a été difficile et cela, je tiens à vous le dire, Monsieur le Ministre, y compris pour les communes qui, comme la mienne ou comme d'autres, avaient un contrat avec un fournisseur que vous connaissez bien puisque c'est celui de la région, qui leur garantissait dans les 48 heures la fourniture de tout le sel qu'elles souhaitaient et cela n'a pas été possible. Je m'empresse de dire que cela n'a pas été tout le temps possible, cela a été possible avec moins de quantités, avec plus de délais, et la raison en était la pénurie, je dois bien le dire.

Le fournisseur a donc été incapable de remplir ses obligations. À la vérité, je me dois de dire qu'il nous a dédommagés parce qu'il ne savait pas nous fournir et que l'on a acheté ailleurs et plus cher. Il a respecté cette partie du contrat qui voulait qu'il nous dédommage de la différence. Cela nous a un peu amenés, comme vous, à nous interroger sur le marché du sel. En Belgique, en gros, il est tenu par trois fournisseurs : un fournisseur hollandais qui, l'an dernier, était incapable de répondre puisque la Hollande avait été touchée avant nous, un fournisseur qui est plutôt actif sur la Région flamande et un fournisseur qui est plutôt actif sur la Région wallonne. On a donc, sauf les sous-traitants, peu de concurrence, ils sont tous dans le même bateau et ils font tous appel à des sources d'approvisionnement fort éloignées du lieu d'utilisation.

À ce sujet, j'ai un article du journal *De Morgen* du 15 janvier montrant bien que la situation est exactement la même en Flandre qu'ici et où l'un des représentants de ces firmes disait qu'il était incapable de répondre très rapidement pour l'instant parce que, entre le moment de la commande et le moment de la livraison, il peut se passer de un à deux mois, suivant que le bateau vient du Chili, des Bahamas ou de l'Australie. On a donc affaire à un marché qui est tenu par quelques fournisseurs, qui ne sont pas toujours capables de s'approvisionner rapidement, en tout cas quand les Allemands, les Hollandais, les Français sont eux-mêmes dans la mouise. D'où, nous en convenons maintenant, la nécessité de constituer une réserve de sel et je pense que la région doit le faire.

On a entendu dans votre exposé qu'elle avait doublé ses capacités de stockage d'un hiver à l'autre, mais sans doute faut-il encore en faire davantage et les communes doivent évidemment le faire elles-aussi, indépendamment de la région. Je ne dis pas, quant à moi, que les communes doivent dépendre de la région. Ce qui est embêtant, c'est quand on a le même fournisseur que la région et que ce fournisseur dit qu'il donne priorité à la région et aux grandes villes. Je vous signale que notre responsabilité de mandataires communaux est d'assurer la sécurité publique et que ce n'est pas une matière avec laquelle on peut rire car ce n'est pas une matière légère. Lorsque des routes sont barrées ou lorsque des accidents se produisent, nous pouvons être attirés à la cause.

Donc, il est important qu'il y ait cette réserve d'un côté comme de l'autre. Il est important que nous puissions vérifier, et c'est pour cela que je posais la question tout à l'heure, si les fournisseurs sont capables de répondre aux demandes et pas de dire qu'il faut attendre un peu pour toutes sortes de raisons. Il est important de les diversifier et si contrat-cadre il y a, je pense que j'ai bien compris qu'un tiers plus deux tiers faisaient trois-tiers mais c'est un tiers de ce que l'on peut stocker, pas un tiers de ce que l'on consomme sur base annuelle dans une commune. Je veux dire que les communes ont des capacités minimales de stockage. Mon collègue, M. Bolland, vous posera une question à ce propos.

Ce qui était particulièrement embêtant dans la convention de l'an dernier, c'était qu'une fois que l'on passait cette convention avec la région, on ne pouvait pas contracter avec le même fournisseur. Donc, on était à la fois protégés pour une partie, mais tout nu pour le reste puisque l'on n'avait plus de contrat. Je me souviens vous avoir dit cela en octobre de je ne sais quelle année, que la convention était un pas en avant, ce que j'avais reconnu, mais il s'est quand même avéré qu'elle tombait un peu court là-dessus.

Donc, c'est une proposition assez simple vu ce qu'est le marché, c'est-à-dire un marché tenu par quelques-uns. Vu les difficultés d'approvisionnement pour un pays comme le nôtre, qui n'est pas lui-même producteur contrairement aux allemands, aux français, qui sont producteurs sur toutes les côtes et sur l'est, vu notre dépendance qui ressemble un peu à notre dépendance énergétique puisque l'on a aussi une situation fort particulière en Europe, je pense que constituer une réserve stratégique comme il en existe une pour les produits pétroliers est d'intérêt vital pour la région, les villes

et communes, bien entendu, puisque c'est la mobilité, c'est une des sources de l'activité économique, culturelle, sociale. On a vu des *matchs* de *football* reportés aussi à cause de cela, *et cætera*.

On ne peut pas considérer que c'est un problème mineur. C'est un problème de sécurité. Je ne pense pas non plus qu'il faille que les routes soient toutes blanches. Je pense que les automobilistes doivent apprendre à rouler sur des routes toutes noires. Il est clair qu'il faut apprendre à le faire, mais on ne peut pas se trouver à un moment donné, complètement démunis. Ce n'est pas digne de la manière moderne avec laquelle on gère une collectivité locale, quelle qu'elle soit ou une collectivité en général.

Ma proposition va dans le sens d'une réserve de sel et si les communes peuvent y participer ou y participent, que ce soit alors dans des conditions où elles puissent contracter par elles-mêmes pour être responsables vis-à-vis d'elles-mêmes.

Voici donc le sens de la proposition. Je pense qu'elle va un peu dans le sens que le ministre a lui-même esquissé aujourd'hui, et je me réjouis que la discussion avance, que la réflexion avance et que ce sujet ne crée plus la controverse entre nous, pour que l'on ait ce bel accord sur le fait qu'il y a des choses à faire par rapport à un marché extrêmement difficile, avec des sources d'approvisionnement fort lointaines et fort difficiles à atteindre parfois et une situation que nous ne souhaitons nullement faire vivre à nos concitoyens tout en sachant que l'hiver, c'est l'hiver et qu'il y a parfois des conditions détestables de circulation et que l'on doit aussi le supporter, mais on le supportera d'autant mieux si l'on a pris, par ailleurs, toutes les précautions et que l'on ne se laisse pas avoir par défaut de prévoyance.

Je vous remercie, j'ai dit ce que j'avais à dire.

Mme la Présidente. – Monsieur Dupont, juste pour clarifier votre proposition de décret, voulez-vous nous annoncer ce que l'on en fait après l'intervention de M. Bolland, à la fin des échanges ou est-ce que déjà, maintenant, vous savez si vous allez la laisser telle quelle dans l'arriéré ou si vous voulez qu'on la vote ?

M. Dupont (PS). – Je souhaite entendre la discussion et puis, je vous dirai peut-être ce que j'en pense. Mais je souhaite entendre mes collègues.

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

M. Bolland (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, compte tenu de la chronologie, on a déjà beaucoup dit et donc, je ne vais pas être très long. Vous admettrez qu'avoir de grands débats sur l'approvisionnement en sel au pays de la frite, c'est quand même un comble.

D'abord, Monsieur le Ministre, vous avez souligné l'action du personnel que sont les entreprises privées, le SPW, les communes, *et cætera*, et je pense que c'est très important. Quelquefois, on critique le service public mais je pense que là, il n'y a pas grand chose à redire et je vous félicite aussi pour votre mobilisation jour et nuit quasiment. Je n'étais pas en train de vous surveiller, certainement pas -, je suis le témoin que vous êtes capable de prendre votre téléphone pour régler de ci, de là des problèmes qui peuvent survenir et cela témoigne de votre attention par rapport à la situation sur le terrain.

Même si, ici, on parle beaucoup de problèmes de nature technique et je finirai mon intervention par-là, je pense qu'il y a réellement, au travers de ce dossier comme dans beaucoup d'autres — le marché n'existe pas — un réel problème politique d'organisation des circuits économiques bien entendu.

Je suis très heureux de vous avoir entendu car j'avais une grande crainte à la sortie de l'hiver, c'est qu'avec l'expérience que vous aviez proposée aux communes de s'associer aux marchés de la région — comme le SPW le fait d'ailleurs pour beaucoup d'autres matières, c'est une tradition SPW -, vous ayez été refroidi, pour prendre le terme d'époque. Je suis heureux de voir qu'il n'en est rien parce que je pense que c'est une bonne piste, même s'il y a des choses qui n'ont pas été ou qui peuvent être soumises à critique, mais je pense que c'est la bonne voie pour l'ensemble des collectivités.

Par rapport à cela, au niveau des communes, juste une petite remarque. Comme M. Dupont l'a dit, les bourgmestres et les échevins des travaux exposent, comme vous Monsieur le Ministre, leur responsabilité civile et pénale. Ce sont donc des domaines avec lesquels on ne rigole pas. Évidemment, il est possible que chaque bourgmestre, chaque collège organise un peu sa commune dans le cadre de l'autonomie locale ou alors on change le système institutionnel en Belgique, mais je pense que compte tenu de cela, l'ensemble des communes agit avec le *maximum* de sérieux. Les contacts que j'ai eus dans la région liégeoise avec des collègues bourgmestre, échevins des travaux, qui se sont trouvés un peu démunis à l'entrée de l'hiver, démontraient que ce n'était pas nécessairement parce qu'ils avaient fait la cigale, mais effectivement parce que les circonstances ont fait que. Ils avaient quand même prévu le tiers de *stock* qui était la norme demandée par le fournisseur de façon suffisante, à la lumière de l'hiver précédent qui avait déjà été très rigoureux.

Les difficultés, on en a parlé, mais simplement sur les conventions, moi, je n'ai pas connaissance du contenu du marché que vous avez lancé ou qui va être lancé.

Juste deux, trois éléments qui ont retenu plus particulièrement mon attention. L'hiver passé, manifestement, les conditions du contrat qui mettaient en avant une pré-commande ont été comprises par le fournisseur comme étant la commande. Je comprends que le fournisseur lui-même, voire l'intermédiaire en question qui a lâché le morceau plus tôt a été coincé, mais enfin, en principe, c'est lui qui connaît le marché, c'est lui qui s'engage, c'est lui qui doit organiser les circuits économiques et de ce point de vue-là, je ne suis pas un grand spécialiste de la météo, mais à ma connaissance, sur la terre, il y a toujours l'hiver quelque part à un moment.

Donc, je suis extrêmement perplexe sur l'excuse que l'on nous donne : «*Il faut faire venir le sel parce que l'on est en rupture de sel*». Non, je ne peux pas accepter cela, c'est une explication qui n'a aucune logique. Il y a toujours l'hiver à un moment donné quelque part sur la terre. À partir du moment où on est fournisseur mondial, il ne doit pas y avoir de problèmes de rupture si on est bien organisé.

Le deuxième point, c'était plus un problème pratique, c'est qu'au 31 décembre, les communes se sont quasiment retrouvées toutes nues, pour reprendre le terme de M. Dupont, l'été approche, les plages sont proches, vous ferrez tous ce que vous voudrez !

Mais en réalité, il y a eu un problème de communication manifeste entre les services de la région et des communes qui ont été averties très tard qu'il y a avait en réalité un nouveau marché en cours et puis, on s'est retrouvé comme cela. C'est à améliorer.

Il faut noter aussi la problématique de l'interdiction de négocier avec quelqu'un d'autre si on se rattache au marché, pour ne pas se retrouver, compte tenu de la rapidité des événements, en situation de faiblesse. Je pense que c'est le vrai problème ici, c'est que comme dans d'autre type de marché, M. Dupriez y a fait allusion, nous nous retrouvons avec une absence totale de marché, c'est-à-dire avec des fournisseurs qui font, certes, le mieux qu'ils peuvent — on ne peut pas présumer de la mauvaise volonté ou de la mauvaise foi ou de la malhonnêteté des gens, certainement pas, je ne dis pas cela -, mais dont la structure du marché met les pouvoirs publics, qui ont sur leur tête des responsabilités civiles et pénales, devant le fait accompli. Cela pose chaque fois des problèmes d'organisation du marché, d'efficience des allocations pour servir la population.

Je pense que la proposition de M. Dupont, ici, est le *minimum minimorum* de ce que l'on peut faire, mais moi je vais plus loin. Je pense que si après cela, il y a encore des problèmes, il est clair qu'il faudra prendre complètement le relais du privé et faire le métier à la place du privé puisque le marché est incapable de s'organiser pour des raisons de dynamique interne et de nature du marché en tant que tel.

Je pense qu'après l'hiver qui va venir — je ne souhaite pas qu'il soit dur, ce n'est pas cela -, s'il nous met devant la même situation météo, il faudra que l'on puisse faire le point et si la discussion sur la problématique du *stock*, que nous allons régler, j'espère, n'a pas suffit, il faudra aller plus loin et vraiment développer une action publique, efficace et pertinente, compte tenu de l'inefficience totale des circuits économiques actuellement.

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

M. Mouyard (MR). – Je dirais que le texte qui nous est proposé aujourd'hui — on en a d'ailleurs déjà longuement parlé la dernière fois — laisse beaucoup de questions ouvertes.

Je vais en rappeler l'une ou l'autre. Quelle est la quantité qui doit être réellement stockée au niveau de la région ? À quel moment les communes devraient-elles faire la demande ? Quelle est la quantité qui devrait être stockée par les communes pour pouvoir accéder à ce fameux *stock* ?

Autant de questions qui, à ce stade, n'ont pas de réponse.

Je ne suis pas convaincu qu'il faille un décret pour trouver de bonnes idées en la matière.

Je pense que c'est d'ailleurs la tâche du gouvernement de devoir se pencher sur ce type de question par rapport à des situations que nous avons connues dans des hivers plus rigoureux que d'habitude. Cela tout le monde le reconnaît.

Dans la discussion précédente, bien entendu, M. le Ministre nous disait que la réflexion était en cours, qu'il n'y avait pas encore quelque chose de tout à fait abouti. J'attire simplement l'attention sur le fait que le temps passe très vite. Il fait bien chaud aujourd'hui, mais si l'hiver arrive aussi tôt que l'année dernière, c'est-à-dire début décembre, fin novembre, on y sera relativement vite. S'il y a des bonnes idées qui doivent atterrir, eh bien autant qu'elles arrivent le plus vite possible.

Je pense, effectivement, que réfléchir en termes de complémentarité entre communes, au niveau des intercommunales, faire en sorte que plusieurs communes puissent travailler ensemble sur la problématique, plutôt que chacune isolée dans son coin, cela serait des bonnes solutions.

Vous vous étiez engagé, je pense, à ce qu'il y ait une réflexion avec le Ministre des Pouvoirs locaux, à un moment donné, eh bien voilà, on attend quand même le résultat de cette réflexion.

De plus, dans la précédente discussion que nous avons eue, si je me souviens bien, M. Dupont nous avait dit que cette réserve pourrait être une réserve fictive et donc...

(Réaction de M. Dupont)

M. Mouyard (MR). – C'est ce que j'ai cru comprendre, mais si ce n'est pas le cas, vous le direz après.

Je ne vois pas bien la différence entre la constitution de cette réserve et le système actuel dans lequel les 52 communes se sont introduites ou en tout cas se sont conventionnées.

Et je pense que là où la réflexion doit également se faire — et je rejoins mon collègue M. Dupriez à ce sujet — c'est que la région puisse de plusieurs manières faire profiter les communes de son expertise, des outils qu'elle utilise, les outils informatiques et d'autres pour pouvoir faire en sorte que les communes utilisent le mieux possible le sel qu'elles ont elles-mêmes stocké.

Et là, je pense qu'il y a réellement un travail de collaboration entre la région et les communes, plutôt que créer physiquement ou fictivement une réserve pour faire en sorte que les communes puissent en disposer.

Je pense qu'il doit réellement y avoir une collaboration parce que cela concerne forcément les voiries régionales et les voiries communales et on sait très bien que les voiries communales viennent se mettre sur le réseau régional et puis, il y a du communal, un peu de provincial. Il faut que tous ces acteurs-là travaillent ensemble le mieux possible et donc, aillent plus loin que simplement la constitution d'une réserve.

Dans ce cadre-là, nous nous ne voyons pas l'intérêt de ce texte à l'heure actuelle tel qu'il est fait, en espérant que le gouvernement arrive quand même avec des propositions concrètes parce que je pense qu'il y a un moyen d'améliorer très clairement le fonctionnement actuel en tenant compte d'un certain nombre de paramètres.

On a le sentiment d'être ici en face d'un texte non abouti ou en tout cas qui devrait être retravaillé.

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

M. Prévot (cdH). – Une fois n'est pas coutume, j'aurais presque envie d'être d'accord avec Gilles Mouyard. Je souligne à nouveau qu'une fois n'est pas coutume.

Simplement, indépendamment du chapitre sur les dimensions fictives de la proposition, je pense que la proposition de décret de notre collègue a le mérite de poser une bonne question, mais un peu trop tôt.

Je m'en explique. Je crois que de par les explications que M. le Ministre nous a procurées et pour reprendre les propos de M. Dupriez, on voit qu'il y a, et sans faire de procès d'intention à l'administration, une plus grande et plus large professionnalisation de la prise en charge de l'ensemble de la thématique, de la manière de pouvoir y répondre de manière proactive, efficace.

Je pense effectivement que du côté des communes, on aurait tout intérêt à pouvoir se doter des mêmes outils de gestion et de voir dans quelle mesure les outils informatiques que vous utilisez sont cédables, accessibles aux différentes communes pour avoir peut-être un langage commun et une approche beaucoup plus concertée sur cette thématique, que l'on puisse effectivement en raison et au regard de l'expérience régionale, faire des petits au niveau des communes.

Je pense que la proposition, si elle est intéressante, vient trop tôt, parce qu'il faudrait peut-être donner le loisir aux nouvelles impulsions que vous avez données de pouvoir être éprouvées et de voir dans quelles mesures elles portent leur fruit et permettent de répondre aux problèmes, aux enjeux en question.

C'est pour la question de l'opportunité quant au *timing*.

Quant au fond, je pense que le texte tel qu'il est rédigé, même si comme n'importe quel texte il peut-être soumis à des amendements, est un texte qui pose encore des questions à propos des responsabilités.

On sait qu'elles doivent pouvoir être assumées de part et d'autre, mais il ne faudrait pas non plus donner le sentiment que l'on recherche, à travers cette démarche, une volonté d'externaliser ses propres responsabilités vers l'autorité régionale.

Dernier élément, je suis par contre beaucoup plus frileux, pour utiliser un vocabulaire de circonstance,

après avoir entendu les conclusions de M. Bolland puisque j'ai cru y percevoir ceci : «*Eh bien voilà, si on doit constater encore les déficiences du marché, on doit reprendre les choses en main*» ; presque une volonté de nationalisation du secteur aux relents qui m'apparaissaient être effectivement peu opportuns, politiquement parlant. Chacun défend effectivement ce qu'il veut, je suis sur que l'Internationale socialiste aurait été d'accord, mais en ce qui nous concerne, en tout cas, on a un peu plus de difficultés.

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

M. Dupriez (Écolo). – Très brièvement, sans entrer dans le débat sur le clivage gauche-droite, qui ne sera peut-être pas le plus pertinent ici sur les *stocks* de sel, je pense que l'on est finalement tous assez d'accord pour dire qu'il faut davantage réguler cette question des *stocks* de sel. Je le dis en ayant une attention à la fois à l'amont et à l'aval du *stock* lui-même.

L'aval, c'est ce dont on a déjà parlé avant, c'est comment et combien on en utilise et l'amont, c'est comment garantir qu'il y en ait assez à disposition pour les quantités nécessaires.

Je trouve qu'il ne faut pas refaire, au-delà du nécessaire, le débat que l'on a déjà tenu il y a quelques mois.

Il y a cette volonté de réguler, il y a cette proposition de décret dont je partage pratiquement la totalité de l'argumentation qui a été répétée ici par M. Dupont.

Comment est-ce que l'on avance ?

C'est vrai que j'avais déjà eu l'occasion de le dire, il y a quelques mois, la proposition de décret telle qu'elle est sur notre table aujourd'hui ressemble en quelle sorte davantage à une résolution qui demande au gouvernement, au ministre d'agir, qu'à un décret finalisé qui offre la solution au problème. Donc moi, je trouve qu'il est intéressant finalement de la concevoir comme cela.

Aujourd'hui, il y a des choses qui progressent, nous sommes nombreux à vouloir que cela progresse le plus rapidement et le mieux possible.

C'est intéressant de voir ce que le ministre a dans ses cartons.

Se sera par ce biais-là que l'on avancera le plus, plutôt que par le vote aujourd'hui, me semble-t-il.

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je voudrais d'abord remercier chacun des intervenants d'avoir souligné le professionnalisme de la gestion de l'hiver sur les routes régionales.

Personne n'a dit le contraire, certains l'ont souligné, les hommes ont bien travaillé, les femmes aussi d'ailleurs.

Globalement, notre réseau régional n'a pas connu de défaillance au niveau du salage et du déneigement.

Certains trouveront d'ailleurs que parfois on déneigeait trop bien, qu'on salait trop bien et que les routes étaient trop noires. Il faudrait qu'elles soient davantage blanches, c'est un autre débat.

Je vous remercie vraiment d'avoir souligné ce professionnalisme de la performance, de la rapidité d'action de l'ensemble des collaborateurs. Je les remercie encore chaleureusement d'avoir été sur le pont non-stop pour pouvoir effectivement atteindre celle-ci, d'avoir pris des précautions l'année dernière en termes de *stock*, d'augmentation des *stocks* et pour l'utilisation du logiciel Météoroutes.

Je dis cela en regardant Vincent Peremans en associant évidemment tous ceux qui ont travaillé et collaboré à ce dossier, je pense aussi à la SOFICO qui a largement apporté sa contribution.

Bref, on a fait en sorte que la Wallonie dans le contexte du Benelux, et au-delà du Benelux, de la France, de l'Allemagne et de l'Angleterre, ait été la seule région sur ses routes principales à ne pas connaître de rupture de *stock*. C'est quand même pas mal.

Il y a toujours moyen de faire mieux, il y a toujours moyen de progresser, il y a toujours moyen d'être encore plus performant, et croyez bien que je m'y attache avec l'ensemble des services, mais je ne connais pas d'autres pays ou d'autres régions qui n'ont pas connu des difficultés de rupture de *stock*.

La région doit-elle être demain fournisseur de substitution pour des tiers, que ce soient les communes ou d'autres ? Est-ce que c'est notre rôle, oui ou non, est de dire qu'on va avoir un gros *stock*, qu'on va commander. Il faudra me dire combien il faut. On prend 100 000 tonnes, 200 000 tonnes, 300 000 tonnes, 500 000 tonnes, un million de tonnes ? Difficile de le dire, mais on peut regarder les chiffres de près. Quand on voit qu'on utilise 1 000 000 tonnes rien que pour la région, si on prend les deux derniers hivers, que les routes régionales représentent 18 % du réseau wallon, vous faites fois

six. Si on voulait vraiment couvrir l'ensemble et être aussi performant sur l'ensemble des routes communales que sur les routes régionales en termes d'épandage, on devrait effectivement faire un bond, même plus, être à quasiment 300 000 tonnes ou 400 000 tonnes de départ.

Bref, c'est la question de principe : devons-nous être oui ou non fournisseur ?

Je crois que c'est la seule vraie question. Doit-on se substituer au fournisseur privé ? C'est vrai que je partage le constat, croyez bien que je le partage pleinement et que je le partage tellement que je l'ai vécu, je suis certain que vous l'avez vécu comme bourgmestre avec les responsabilités de sécurité qui sont les vôtres, j'en ai aussi quelques-unes en termes de sécurité routière, c'est pour cela que j'ai pris toute une série de dispositions, en ce compris l'interdiction des poids lourds. Cela peut paraître une évidence mais c'est à l'appréciation de chacun.

Le constat de dire qu'on a un problème d'approche, je l'ai dit moi-même, de sources d'approvisionnement, c'est une évidence. Est-ce qu'on se substitue à ces fournisseurs ? Est-ce qu'on se dit qu'on achète un gros *stock* ? Ce gros *stock* va servir finalement à tout le monde et on va donc par-là se substituer aux fournisseurs privés. C'est une vraie question.

Ma réponse est clairement non. Ce n'est pas notre rôle. Ce n'est pas le rôle de la région, en tout cas pas comme cela.

Ce qui est intéressant dans la proposition, c'est le débat que cela suscite. Je l'ai dit déjà à l'époque. Je le dis encore avec un peu plus de conviction sans doute aujourd'hui. C'est de se dire que la région, comme les communes, est confrontée à cette difficulté de diversification d'approvisionnement, que pour pouvoir répondre à cette diversification d'approvisionnement, il y a toute une série de réponses qui peuvent être apportées, notamment sur les cahiers de charges, les fiches techniques, les délais d'approvisionnement, toute une série d'éléments pour offrir la possibilité à plus d'entreprises de pouvoir répondre, à plus de fournisseurs de répondre à cet appel d'offres ou à ces appels d'offres.

Je vous ai parlé de certains pays, ce n'est pas un hasard, en espérant effectivement que ces pays répondront et seront sollicités davantage qu'ils ne l'ont été par le passé pour pouvoir répondre à ces appels d'offres.

Que les communes puissent s'accrocher à ces contrats régionaux, c'est une évidence. Aux même conditions, c'est une évidence. Toutes les conditions, c'est-à-dire aussi bien les obligations qui concernent le fournisseur que les obligations qui concernent le bénéficiaire, qu'il soit régional ou communal. Là, on doit aller au plus loin.

La question de se demander si on doit se substituer aux communes ou pas, ou à des tiers, cela revient à la question de l'estimation chaque année du *stock* de départ pour entamer l'hiver. Ce n'est pas une question évidente.

Je vous le disais, j'ai prévu plus, beaucoup plus l'année dernière et heureusement. Si l'hiver avait été très doux, je suis certain que plusieurs d'entre vous m'auraient interrogé avec une certaine rigueur en me demandant pourquoi j'avais été assez fou de prendre des *stocks* aussi importants et de prévoir autant. Soyons tous de bonne foi et de bon compte, je suis certain qu'il y aurait eu plusieurs questions là-dessus et qu'il y aurait eu même des communiqués disant *« Lutgen a fait dormir des millions d'euros dans des silos. À cause de cela, il y a 10% ou 5% de perte. Cela va coûter x millions d'euros à la région. »*

On aurait eu cela. J'en suis sûr et certain. Même plus que cela encore, je suis très gentil parce que je n'ai pas l'habitude de rédiger ce genre de communiqué. Je m'adresse à ceux qui peuvent les rédiger de temps en temps. Je n'ai pas l'approche. Je ne l'ai pas encore vraiment, cela viendra peut-être un jour, mais je ne me le souhaite pas et je ne vous le souhaite pas non plus d'ailleurs, d'avoir cette tournure d'esprit et cette vivacité pour pouvoir mettre du sel dans la plaie tant qu'on peut.

Soyons de bon compte, la vraie difficulté sera celle-là si je devais répondre oui à la question à laquelle je réponds non. Non, nous ne sommes pas fournisseurs de sel. Non, nous ne devons pas nous substituer aux obligations et à la responsabilité des autres.

Par contre, c'était relevé par M. Mouyard et par M. Prévot aussi, est-ce que nous devons aller plus loin encore sur d'autres aspects, au-delà des fournisseurs et des conditions réelles et concrètes que les communes peuvent obtenir ? C'est un élément important et je crois que cela fait partie des bénéfices de la proposition de M. Dupont et Consorts. L'autre élément, c'est de se dire comment améliorer la performance au niveau des communes. Bref, comment faire en sorte que les communes, en termes d'épandage, de qualité d'épandage, soient aussi performantes que la région ? Quand je dis cela, je vous rassure, je ne mets pas une plume à mon chapeau que je ne porte pas aujourd'hui. Je dis simplement que nous avons une expérience, une expertise.

Quand je dis «nous», je rends surtout hommage aux hommes de terrain. Je ne le dis pas par flagornerie, c'est parce qu'on en reparlera peut-être un jour, on a dû faire preuve de substitution, c'est le moins qu'on puisse dire, dans la prise de responsabilités pour gérer tout cela, que c'était jour et nuit effectivement que nous étions sur le pont. Ce n'était pas simplement un jour de temps en temps. C'était jour et nuit pendant quasiment vingt jours. C'est normal. C'est notre *job*. Je ne dis pas le contraire, mais il y a eu certains abandons, certaines défections au fil du temps, l'hiver ayant refroidi quelques-uns, en ce compris dans des postes à responsabilités. Les hommes de terrain ont fait un travail extraordinaire et ils ont une vraie expertise. Je dis cela avec un clin d'œil pour certains d'entre vous dans cette assemblée.

Là, on peut effectivement améliorer les choses. Le système Météoroutes, je vous ai expliqué son fonctionnement de façon très sommaire tout à l'heure. Il y a deux éléments qui sont importants et qui sont à la disposition des communes aujourd'hui, ce sont les observations et les prévisions.

Je ne souhaite qu'une chose, c'est que demain chaque commune puisse aller plus loin dans la gestion-même de l'exploitation de ces données. L'exploitation de ces données est de se dire: *«Comment j'organise mon épandage de façon professionnelle, de façon uniformisée? Quelles sont les priorités que je donne sur mon réseau? Quels sont les endroits sensibles de mon réseau? Comment impacter toute cela dans les tournées des différents épandages pour faire en sorte que les quantités de sel qui sont à ma disposition soient utilisées de la façon la plus efficiente possible?»*

Cela, en termes d'accessibilité pour reprendre les propos de M. Prévot, mais aussi en termes de formation, voilà quelque chose qui me paraît important. Nous devons aller plus loin dans la disponibilité de ce type de logiciel, mais aussi dans la formation, parce que ce n'est pas le tout de donner les outils, s'il n'y a pas une formation derrière, c'est assez compliqué. Il faut qu'il y ait un vrai travail au niveau de la commune pour encoder l'ensemble des données du réseau communal.

Cela préempte un débat que M. Stoffels est déjà en train d'entamer avec ses voisins, qui est certainement le débat de la méthodologie entre réseau structurant, réseau secondaire, réseaux communal et provincial. Là aussi, il y a un logiciel qui existe au niveau du réseau structurant que nous avons impacté, en tout cas pour cette année, de façon «provisoire» sur le réseau secondaire, avant qu'il ne soit uniformisé complètement, automatisé puisqu'il est uniformisé. L'objectif que nous avons, c'est de l'étendre aussi aux communes en ayant les mêmes critères mais avec des paramètres différents puisqu'il est clair que la méthodologie pour le réseau structurant où les paramètres ne sont pas tout à fait les mêmes à partir du moment où il n'y a pas de passage pour piétons sur une autoroute et qu'il y a un passage pour piétons sur une route secondaire. On n'appréhende pas la sécurité routière de la même façon, avec les mêmes paramètres, les mêmes éléments et les mêmes impacts. Cela, tout le monde pourra le comprendre.

Ici, c'est la même chose. Au niveau du réseau communal pour l'épandage, il y a un véritable intérêt, me semble-t-il, à ce que chacun puisse bénéficier de ces données, d'avoir une formation. Cela, on peut le lancer assez rapidement. Cela fait partie, pour répondre à M. Mouyard, d'aspects très concrets qu'on peut mettre en œuvre sans attendre que la bise arrive et qu'elle nous glace les uns après les autres. C'est maintenant évidemment que ce travail de formation doit être réalisé.

Cela, c'est une mise à disposition. Je ne peux pas obliger les communes à suivre des formations. Je ne peux pas obliger les communes à travailler d'une certaine façon. C'est une mise à disposition des données d'expérience et d'expertise que nous avons au niveau régional, pour des raisons à la fois de bonne utilisation de gestion des *stocks* mais aussi d'impacts budgétaires, pour économiser au *maximum* l'argent du contribuable, en l'occurrence, au niveau des budgets communaux. Il y a un vrai intérêt à réaliser cela et d'améliorer encore, même s'il y a un effort important qui a déjà été réalisé l'année dernière, c'est d'organiser au mieux les tournées. Vous savez mieux que n'importe qui — pour les communaux et les mandataires communaux, ici tant qu'il y en a dans les assemblées parlementaires, je me plais à souligner cela, c'est important d'avoir cette réalité qui vient quand même encore en commission, c'est d'avoir l'aspect notamment des échanges de convention entre région et communes — que certaines routes communales sont déneigées et salées par la région et inversement, certains morceaux de routes régionales le sont par les communes, dans un esprit de bonne efficacité sur le réseau pour éviter qu'une épandeuse ne s'arrête au kilomètre 23,4 et ne recommence son travail au kilomètre 24,5 et qu'on dise: *«Tant pis, c'est à la commune. Débrouillez-vous. Allez-vous faire voir.»* On travaille comme cela, de façon intelligente.

Quand quelqu'un est à la fois communal et régional, je pense qu'il prend pleinement conscience de l'intérêt non pas du cumul mais de l'intégration des deux dimensions sur le réseau en tout cas.

Par rapport à ces différents aspects, il y a toute une série d'avancées qui ont déjà eu lieu. On peut aller plus sur la formation, sur la mise à disposition

de l'expertise du logiciel. Il faut encore qu'il soit bien utilisé. Évidemment, ces deux points-là vont ensemble. Cela, c'est un point.

Deuxième point qu'on peut mettre en œuvre, croyez bien qu'on s'emploie sur les marchés, que ce soit la SOFICO, le SPW, la diversification des sources d'approvisionnement, les conditions, à tenir compte de différents marchés. Je réponds là à M. Bolland, c'est vrai que j'ai été refroidi. Je dois bien vous l'avouer. Mon entourage l'a été encore plus que moi. Quand je dis «mon entourage», c'est au sens large, que ce soit au niveau de mon cabinet, au niveau de l'administration. Si je prends la ville, ce n'était pas une majorité, c'était l'unanimité pour me conseiller de dire que les communes se débrouillent. On ne va pas encore continuer à essayer de se battre avec des fournisseurs, à mettre des conditions particulières si c'est en plus pour se faire ensuite «engueuler» par les communes. Non, tout le monde me le disait et me conseillait de faire comme cela.

Malgré ce conseil unanime de l'administration et de mon cabinet, j'ai dit non. On doit tenir compte de la dimension communale. On doit donner accès au marché pour les communes. On doit diversifier nos sources d'approvisionnement pour nous, pour la région. On tiendra compte aussi dans ces différents paramètres, de la dimension communale parce qu'on doit voir cela de façon globale sur l'ensemble du réseau.

Même si j'ai eu un coup de froid, il n'a pas duré et j'ai été vite réchauffé par la foudre qui est la vôtre, pour l'attention qui est la vôtre pour l'ensemble des communes et la dimension communale, pour être bref, les usagers, la responsabilité, l'aspect sécurité que vous avez et que vous portez ici et qui est plus que légitime.

Je vous demande simplement, je ne m'adresse pas à vous singulièrement, sûrement pas, que chacun soit de bon compte. On ne peut pas et je ne veux surtout pas qu'on confonde les rôles des uns et des autres. C'est pour cela que j'ai demandé qu'on puisse indiquer de façon très claire, lorsque les différentes conventions seront passées, que les communes sachent exactement à quoi s'en tenir.

Il y a eu un problème de communication que vous avez relevé, vous avez raison.

Il n'y a pas une volonté de faire mal. Il y avait une interprétation qui était divergente. Même si pour nous c'était une évidence, pour certaines communes cela ne l'était pas. Je peux comprendre que cela ne l'était pas nécessairement sur les obligations des uns et des autres, ce qui a laissé planer des doutes. Douter, c'est une chose mais douter dans le froid, la disette et la pénurie, cela crée quelques difficultés de compréhension encore plus grandes pour les uns et pour les autres. Il y a eu un peu de nervosité à cause de cela.

Je crois qu'il faut en tout cas clarifier, dans une bonne communication, au-delà d'un contrat avec toutes les obligations légales qui s'y retrouvent, des obligations de part et d'autre. D'ailleurs, je crois qu'il faut peut-être traduire ces obligations dans un langage plus clair, plus simple, en disant voilà exactement à quoi vous vous engagez. Cela, c'est aussi le rôle du fournisseur. Il faut qu'il y ait une parfaite compréhension aussi pour le fournisseur comme pour les tiers, que ce soit la commune ou que ce soit la région.

Voilà les différents éléments sur lesquels non seulement il y a des avancées mais sur lesquels nous pouvons encore améliorer la situation.

Je vous dis que c'est une question préalable. Ce n'est pas un *a priori* parce que je n'ai pas d'*a priori*. Je ne dis pas qu'on verserait dans la nationalisation si on devait en arriver là, mais je crois que ce serait une solution de se dire demain qu'on va avoir une espèce de gros *stock* de sel dans lequel chacun va venir puiser. Je vous dis qu'on arrivera chaque fois à la même question.

La vraie question, c'est quoi ?

C'est la question de l'estimation d'aller au plus près, d'avoir suffisamment de *stock* sans en avoir de trop pour passer les différents hivers et d'avoir un approvisionnement le plus diversifié et le moins coûteux possibles, et d'avoir des livraisons les plus rapides possibles. Tout le monde souhaite évidemment avoir une livraison le lendemain et pouvoir dire que c'est comme quand on commande son mazout : je commande aujourd'hui et je veux que ma cuve soit remplie. C'est un peu plus compliqué.

Vous avez raison, Monsieur Bolland, à propos de l'hiver. L'hiver a toujours lieu quelque part. Tout l'hémisphère Nord a connu des hivers un peu différents. L'hiver dernier, par rapport à un hiver normal au Canada, était globalement moins froid et, en tout cas, moins humide. Besoin de moins de sel sur le marché nord américain par rapport à ce que l'on avait besoin au niveau européen et cela a compensé en partie, dans une vision plus large et plus mondiale, les besoins des uns et des autres.

Après quand on a dû faire venir du sel, il y en avait d'ailleurs qui venait du Canada. Mais cela prend un certain temps. Croyez-bien que l'on travaille en tout cas sur l'aspect des sources d'approvisionnement. Mais comme M. Dupont le disait en introduction, et c'est une de ses questions,

on peut travailler avec la souplesse la plus grande possible dans les appels d'offres, mais on est soumis aux marchés publics. On ne peut pas imposer à un fournisseur de remettre une offre. C'est une première chose. Et encore moins avec des conditions d'approvisionnement, de prix et de livraison qui sont de plus en plus exigeantes par rapport à un marché qui l'est tout autant de part la concentration de celui-ci. La déconcentration peut venir d'autres solutions que simplement avoir un *stock* stratégique chez nous parce que cela a un coût aussi. Il faut appeler un chat, un chat. Ensuite, je ne veux pas que l'on verse dans la déresponsabilisation des différents acteurs.

Sinon, il y a une chose qui est très simple. Si je suis bourgmestre ou échevin des travaux, je dis que je ne commande plus un gramme de sel ou très peu et je me dis que j'irai puiser le moment venu, si j'en ai besoin, dans le *stock* de la région. Je caricature le propos et je m'en excuse auprès de vous. Les bénéfices de la discussion et du débat que nous avons sont nombreux me semblent-ils dans les différents aspects que j'ai pu évoquer. Au-delà de l'évocation de ceux-ci, il y a des choses concrètes qui se sont déjà mises en place et qui vont continuer à se mettre en place. Ce n'est pas une histoire terminée, que du contraire puisque la vérité va venir aussi lorsque nous ouvrirons les différentes offres — qui ne seront pas revenues lors des appels, je le rappelle — pour avoir cette diversification puisque c'est cela le plus important.

Croyez-bien par ailleurs — et je termine Madame la Présidente — que nos collègues européens sont évidemment aussi attentifs que moi, et que nous, à cette réalité de monopole de marché.

Mme la Présidente. – Je vous remercie M. le Ministre.

Je propose de laisser la parole à M. Dupont pour le mot de la fin. Nous entendrons avant M. Bolland et M. Mouyard.

La parole est à M. Bolland.

M. Bolland (PS). – Je remercie tout le monde pour le débat. Il y a beaucoup de choses qui ont mûri. Comme quoi le travail parlementaire sert aussi quelque fois. C'est très bien. Monsieur le Ministre, la question c'est : la Région wallonne doit-elle être le fournisseur de substitution pour des tiers ? En réalité, vous y répondez puisque vous envisagez effectivement des structures — on verra les modalités concrètes — de stockage, pour vos services, en collaboration avec les autorités locales. La réponse ne fait aucun doute. C'est oui. La question, c'est de voir si on organise cela avec une petite base décrétale ou pas. Je pense que c'est la question qui est posée aujourd'hui. Dans le décret, par rapport à la question des responsabilités — M. Dupont le dira mieux que moi — il est quand même prévu que seules pourront adhérer les communes.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je n'ai pas beaucoup parlé du débat sur le stockage et sur les possibilités qui existent. C'est, pour moi, un débat à avoir avec le Ministre Furlan. Il y a une partie de capacité qui peut venir de la région puisque nous sommes encore en train d'augmenter notre capacité de stockage. Une partie de cette capacité — je parle bien et je souligne 25 fois « la capacité de stockage » et pas autre chose — pourrait être à certains endroits dévolue à certaines communes. On ne construit pas des *halls* ou des silos comme on veut. On peut donner une réponse par rapport à cela. À côté de cela, les intercommunales ont un beau rôle à jouer : regrouper et investir — les provinces aussi — dans des lieux de stockage complémentaires.

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

M. Bolland (PS). – D'accord. D'ailleurs, dans les faits, c'est ce qui est en cours puisque certaines provinces, et en tout cas la Province de Liège, ont lancé un marché d'adhésion vis-à-vis des communes. C'est ce qui va se passer inévitablement puisqu'il y a un besoin de stockage face à l'inefficience du marché. Si ce besoin de stockage est rempli, c'est une bonne chose pour ne pas jouer tout seul comme acteur d'une petite commune. Ce qui va se passer, c'est que la concurrence ne va pas jouer au niveau du fournisseur, elle va jouer entre les pouvoirs publics. Si la région n'organise pas une structure faîtière de couverture, qu'allez vous avoir ? Admettons la province où il y a le plus de kilomètres de routes non régionales — je ne la connais pas et vous connaissez cela mieux que moi — mais cela va déjà faire un paquet. À un moment donné, s'il n'y a pas une organisation faîtière ou très coordonnée de ce stockage, moyennant des conditions très pratiques, ce qui va se passer, c'est que, à un moment donné, le fournisseur, compte tenu de l'inefficience du marché, va se trouver en situation de difficulté d'approvisionnement. Qui va-t-il approvisionner ? La province où il y a le plus de kilomètres ou la région ? La Province de Hainaut ou la Province du Brabant wallon ou de Luxembourg ?

J'attire votre attention. Je trouve que la forme que M. Dupont propose va dans le bon sens, mais il y en a peut-être d'autres. Il n'est pas trop tôt pour y penser, parce que nous sommes au mois de juin, la prochaine fois dont on reparlera de cela, ce sera au mois d'octobre. Au mois d'octobre, il est clair que nous serons dedans. Il est hors de question d'imaginer un système au mois d'octobre pour

prévoir un hiver qui va arriver au début du mois de décembre.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Monsieur Bolland, pour bien comprendre ce que vous dites, vous parlez d'initiative. Pouvez-vous précisément dire ce à quoi vous pensez ?

Qu'attendez-vous de ma part ? Que je fasse quoi précisément, budgétairement, en termes d'achats ? Que je sache exactement ce que vous voulez.

M. Bolland (PS). – Il me semble que la base de propositions qui est fournie ici sur la table est une bonne proposition qui créée une obligation de stockage général au niveau de la Région, un droit de greffage des communes et des provinces moyennant un certain nombre de conditions dont celui d'exercer leurs responsabilités puisqu'elles doivent constituer un *stock* propre. Dans ce contexte-là, nous avons une vision générale sur l'ensemble de la Wallonie.

Ce n'est pas une question de mauvaise fois, ce n'est pas du tout cela. *De facto*, un fait vaut mieux qu'un *lord*-maire. Il n'est pas trop tôt compte tenu des délais. L'hiver vient après l'automne, l'automne vient après l'été.

Ce qui va se passer, c'est que nous n'allons pas avoir une concurrence entre les fournisseurs puisque cela, nous savons que c'est comme cela et il n'y en a plus beaucoup. Quasiment plus qu'un. Nous allons avoir une concurrence sur la fourniture, sur le client. Donc, je repose ma question. Je pense qu'elle est assez simple et non pas idéologique, ni doctrinaire mais terriblement pragmatique : demain, je suis le fournisseur, où est-ce que j'envoie mes camions de sel ?

Je répète, si toutes les provinces s'y mettent, est-ce que ce sera dans la Province de Luxembourg ? Est-ce que ce sera dans la Province du Brabant wallon ? Est-ce que ce sera le même prix à gauche, à droite ?

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Quoique vous fassiez, à partir du moment où il y aurait pénurie sur les marché. La question après, c'est on commence par quoi ? Les autoroutes, les routes communales ?

M. Bolland (PS). – C'est toute la question du *stock*.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – L'autre chose c'est de dire qu'on a un immense *stock*.

M. Bolland (PS). – Non, non ce n'est pas cette question-là.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Moi, j'ai un *stock* suffisant pour la Région. On est d'accord ? Je suis à 50 % et on va encore monter. Rien n'empêche les communes demain – c'est pour cela que c'est un problème de capacité de stockage et ce n'est pas un autre problème – d'augmenter leur capacité de stockage. Pour cela, je dis que j'ai des *halls* qui sont à disposition. Pourquoi ne pas les mettre à la disposition de certaines communes qui n'ont pas de capacité de stockage suffisant ?

Idem au niveau des intercommunales. Cela me paraît différent que de dire que l'on constitue un immense *stock* pour tout le monde. Ce sont deux choses qui sont différentes pour moi. Ce sont deux approches qui sont différentes parce que sinon, il faut me dire combien exactement il faut commander de sel pour le compte de tout le monde.

M. Bolland (PS). – Je pose simplement sur la table ce problème — qui surviendra — de concurrence entre les différents systèmes.

L'organisation de ces systèmes de stockage doit inévitablement se faire au niveau de la région comme je le disais d'entrée de jeu. Elle se fera soit à l'initiative du gouvernement sans cadre décrétal, soit avec un cadre décrétal *minimum* et c'est celui qui est proposé aujourd'hui. Je l'ai dit, je l'ai dit. Je vous donne rendez-vous au mois de décembre ou au mois de janvier de l'année prochaine si l'hiver est aussi rude que celui-ci, compte tenu des centrales d'achats qui sont en train de se constituer à l'initiative des provinces ou d'intercommunales, nous allons nous retrouver en situation de concurrence entre pouvoirs publics dans le cadre de l'exécution de ces obligations par le fournisseur puisqu'il n'y en aura plus qu'un.

Je donne ici un élément d'appréciation qui, je pense, est intéressant dans le dossier.

Simplement, une petite anecdote qui est celle que j'ai vécue par rapport à une situation inacceptable de dysfonctionnement d'un marché dans une situation de monopole. Monsieur le Ministre, vous l'avez dit, on est attentif aux situations d'abus et de positions dominantes. Ce sont les règles du jeu au niveau de l'Union européenne qui ont été créées pour la paix et la prospérité de nos peuples sur base de l'économie de marché. On le sait.

Le 30 décembre, j'ai été mis au courant que le marché était terminé. J'ai lancé un marché public, je crois que j'ai été la seule commune de Wallonie. Toutes les autres étaient dans l'illégalité. Le fournisseur a prétexté l'urgence. C'est une urgence organisée, il fallait un marché public. Dans le cadre de ce marché public, le fournisseur a refusé de fournir une offre. C'est grave.

Cela, dans des situations pareilles, c'est absolument inacceptable. Donc, de façon très pragmatique et non doctrinaire, quand il y a de tels dysfonctionnements sur un marché, qui touchent la sécurité des populations, si les pouvoirs publics se contentent de dire «*On verra*», cela me semble faible, mais je ne pense pas que ce soit la voie dans laquelle on se lance. Et vous faites cela avec beaucoup d'attention. Enfin, ce sont quelques éléments que je souhaitais mettre sur la table.

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

M. Mouyard (MR). – Déjà lors de la première discussion – je l'ai dit dans ma première intervention – on ne peut quand même pas oublier, Monsieur le Ministre, que vous vous étiez engagé à rencontrer votre collègue, M. le Ministre Furlan, pour venir avec des propositions. À ma manière, je vous ai dit que l'on serait vite en hiver et mon collègue, M. Bolland, vous l'a redit d'une autre manière.

J'entends bien que par rapport au logiciel, avec de la formation, on peut avancer, mais à un moment donné, je pense que cela doit être un peu plus large que cela en termes d'expertise.

Puis j'entends que toutes les bonnes idées sont les bienvenues mais je pense que l'on va s'apprêter finalement à reprendre les voiries provinciales. J'entends que, par ailleurs, des provinces réfléchissent à organiser le stockage. Pourquoi pas ? L'un n'empêche pas l'autre mais, quelque part, c'est un peu à l'opposé de ce que l'on veut faire.

Alors, mettre à disposition des lieux de stockage, oui, pourquoi pas, mais à ce moment-là, il faut une cartographie.

Je pensais que le gouvernement réfléchissait à tout cela et allait venir avec un plan hiver *new look* par rapport au stockage, à l'épandage, à l'aide aux communes, et venir avec quelque chose de concret. J'entends bien, parce que tout à l'heure, dans la discussion, vous vous êtes adressé à votre collaborateur en lui disant que c'était une bonne idée à noter. J'ai un peu l'impression que cette discussion n'est quand même pas fort aboutie.

Je disais tout à l'heure que le texte tel qu'il nous est proposé aujourd'hui, pour moi, n'est pas complet. Donc, il ne va pas régler de manière définitive le problème et c'est pour cela que le MR, dans ce dossier-là, fait confiance au Gouvernement en disant que vous allez sûrement venir avec quelque chose, mais si à un moment donné, vous ne venez pas avec quelque chose, là, il y aura évidemment quand même un problème. *Wait and see*.

J'ai l'impression que la discussion au sein du gouvernement n'est pas fort aboutie. Je n'ai toujours pas entendu s'il y a eu réellement contact avec votre collègue, M. le Ministre Furlan, sur la question ou pas ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. Dupont pour la dernière prise de parole.

M. Mouyard (MR). – Madame la Présidente, excusez-moi, on n'était pas dans une simple réplique, on est en train de discuter d'une proposition de décret. Je repose une question au ministre à laquelle il ne m'a pas répondu, c'est-à-dire concernant le contact avec le Ministre Furlan, je demande clairement : l'avez-vous eu ou ne l'avez-vous pas eu ? On n'est pas dans le cadre d'une réplique, ici, Madame la Présidente.

Mme la Présidente. – Non, mais pourtant ma proposition, c'était un dernier tour de paroles.

M. Mouyard (MR). – À partir du moment où il y a question...

Mme la Présidente. – D'accord ! Libre à vous de le dire dès que vous prenez la parole, Monsieur Mouyard. D'accord, j'ai entendu, il peut répondre, mais j'aimerais quand même laisser la parole à M. Dupont.

M. Dupont (PS). – Je voudrais d'abord dire à M. Mouyard, qui peut-être n'a pas lu complètement la proposition, que la réserve n'est évidemment pas une réserve fictive. C'est une réserve réelle, et c'est d'évidence puisque ce qui est apparu les deux hivers derniers, c'est qu'à un moment donné, les *halls* de stockage étaient quasi vides — le ministre lui-même l'a dit, ils étaient beaucoup moins remplis en tout cas — et que le fournisseur disait qu'il ne savait plus, qu'il ne pouvait plus et qu'il était donc défaillant et qu'il devait se tourner vers des sources d'approvisionnement lointaines, c'est-à-dire qui prenaient beaucoup de temps à nous arriver. Avoir un *stock* réel est important et ce n'est pas un *stock* fictif.

J'ai dit que dans le cadre des produits pétroliers,

il s'agissait parfois d'un *stock* fictif, mais ce n'est pas le cas, ici, on doit en disposer puisque c'est vital.

Deuxièmement, je n'ai jamais dit — et si vous aviez lu la proposition, vous l'auriez vu, et M. Prévot aussi d'ailleurs — que ceci dispensait les communes de prendre des dispositions. La proposition dit clairement : *« La réserve constituée auprès de la région par les villes, communes et provinces, ne vient pas énerver l'autonomie communale. Elle constitue un supplément aux dispositions que les villes, communes et provinces doivent prendre en vertu des obligations qui sont les leurs en matière de sécurité publique. »* C'est écrit, c'est un complément, et donc, elles aussi doivent créer ce *stock* qui est le seul moyen de répondre à une question inquiétante, avec un fournisseur quasi unique dans un marché tel que le nôtre et en n'ayant pas nous-mêmes de source d'approvisionnement : si on ne se prémunit pas et si on n'a pas un *stock*, on est un peu « dans le *cake* », ce qui a été le cas et même les communes prévoyantes.

Je m'excuse de parler de la mienne, mais nous sommes abonnés à un service météo, avec deux points de contact sur le territoire. On reçoit chaque jour un bulletin météo qui nous dit les risques, *et cætera*. On avait un contrat béton avec un fournisseur excellent, c'est celui de la région. Ce fournisseur excellent nous a dit deux années de suite : « *Je ne peux plus, mon bateau va arriver du Chili* ». Il n'est pas trop tôt, il est juste temps pour faire des contrats. On a recontacté le fournisseur qui, déjà en mars-avril, disait : « *Vous savez, des contrats comme vous aviez, où on fournit tout ce que vous voulez, au moment où vous voulez, dans les 48 heures, plus jamais on n'en fera !* ».

Cela m'inquiète ! Cela m'inquiète parce que cela veut dire que — et cela devrait vous inquiéter aussi — ce type de contrat est un type de contrat trop contraignant pour un fournisseur qui ne sait pas se réapprovisionner. C'est une réalité.

Je ne sais pas s'il est trop tôt où si c'est juste déjà un peu trop tard, mais je vous donne rendez-vous à l'hiver prochain. En tout cas, il ne faudrait pas que l'on se retrouve à nouveau, je parle de la région mais aussi des villes et communes, dans une situation où l'on nous dit qu'il n'y a plus de sel !

Donc, la proposition telle qu'elle est écrite dit qu'il faut constituer un *stock* pour la région, il faut que la région s'y atèle, si elle le peut, puisque cette réserve peut être utilisée par les communes. Une fois la réserve constituée par la région, à condition qu'elle le puisse, parce que le marché est ce qu'il est, et donc, peut-être que vous n'y arriverez pas, Monsieur le Ministre, il convient de faire un abonnement aux communes, mais si vous le pouvez, il faut au moins que les communes en fasse la demande, c'est l'autonomie communale, c'est dans les conditions fixées par le gouvernement bien évidemment puisque c'est vous qui fixez le marché, mais c'est écrit là, c'est écrit dans la proposition.

Il manque à cette proposition, par rapport à ce que disait M. Mouyard au moins, et vous-même, tout un savoir-faire que la région a vis-à-vis des communes par rapport au déneigement. Vous en savez globalement plus et mieux que nous sur les heures d'intervention, sur les moments où il est judicieux d'intervenir. Cet échange d'informations, il me paraît naturel que vous le mettiez à la disposition et vous aviez d'ailleurs fait une réunion d'information cette année en janvier pour expliquer votre plan Neige. S'il faut l'écrire dans un décret, c'est un peu dommage.

Je veux bien que ce soit trop tôt. J'entends bien mes collègues qui ont d'abord dit il y a quelques mois qu'il fallait balayer devant sa porte, mais mettons la proposition à l'arriéré et nous verrons bien dans quelle situation nous nous trouverons au moment de l'hiver ; espérons que nous n'aurons pas un hiver trop rude, espérons qu'une troisième fois, nous ne nous trouverons pas dans une situation de pénurie. C'est tout, le but, il est là.

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

M. Dupont (PS). – Monsieur le Ministre, par courtoisie, je n'irai pas au bout de ma pensée ni sur ce que nous a dit Esco à un moment donné, à nous qui avions un contrat comme le vôtre.

La Champagne-Ardenne, la région bretonne, la Région flamande, la Région wallonne je pense, peut-être pas vous en tant qu'institution, mais ces régions se sont trouvées dans un état de grande pénurie en matière de sel à un certain moment.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Il ne faut pas confondre deux choses. Il y a la rupture de *stock* et la pénurie. La pénurie existait effectivement sur le marché. Je dis simplement une chose, c'est qu'en Wallonie, je parle du réseau régional, je crois que vous avez vu les épandeuses. Vous avez vu que les routes étaient non seulement désenneigées, mais salées. Il n'y a pas eu de rupture de *stock* sur le réseau dont j'avais la responsabilité. Il y a eu pénurie, certes, elle était générale, mais c'est quand même une nuance qui est importante. En Champagne Ardenne ou en Bretagne, ou dans les régions que vous prenez en exemple, il y a eu rupture de *stock*, cela veut dire qu'il n'y avait plus de sel et que l'on ne pouvait plus mettre du sel sur les routes. Dans des communes, il

y a eu aussi rupture de *stock* et, effectivement, on ne savait plus saler les routes.

M. Dupont (PS). – Monsieur le Ministre, l'essentiel est d'avancer et donc, je ne veux pas polémiquer avec vous.

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

M. Dupont (PS). – Moi non plus, et donc, j'ai fait du *benchmarking.* Au cours du premier hiver, en remontant de France, le 20 ou le 22 février, je peux vous assurer que la différence entre la manière dont les routes étaient traitées en France ou en Belgique était considérable.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Vous avez une drôle de façon de faire du *benchmarking*: vous roulez avec votre voiture et cela, c'est du *benchmarking* ? Vous m'excuserez mais ce n'est pas sérieux.

Mme la Présidente. – Monsieur le Ministre, s'il vous plaît, est-ce que l'on peut arrêter les conflits ? On est à la conclusion et je laisse la parole à l'auteur de la proposition de décret.

M. Dupont (PS). – J'entends bien que nous allons encore attendre parce qu'il est trop tôt pour voir ce que sera l'hiver prochain. Je pense qu'en tant qu'élus régionaux, nous avons le souhait que la région se garantisse au *maximum* et je suis vraiment tout à fait de votre côté là-dessus, Monsieur le Ministre, mais nous sommes aussi, en tant qu'élus communaux qui prennent leurs responsabilités, extrêmement attentifs à ce que le contrat conclu par la région ne vienne pas non plus énerver les contrats communaux parce qu'alors, c'est un peu facile. On dit que les communes ne prennent pas leurs dispositions et puis, quand elles ont pris toutes leurs dispositions, leur contrat n'est pas honoré. Cela s'est passé, et je ne souhaite plus que cela se passe.

Mme la Présidente. – Je clos les débats ici. Non, je m'excuse, il peut vous écrire une question...

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – C'est un élément important, il me semble que c'est impossible de...

(Réaction de M. Bolland)

Mme la Présidente. – Je n'ai jamais vu non plus un débat où on laisse vraiment toute la liberté aux intervenants et qu'après coup, en regardant tout le temps s'il y a un problème, on ne me le signale pas et puis, seulement, en dernière minute, on me fasse un bilan pareil ! Je ne trouve pas cela très correct !

J'ai laissé le temps de parole à tous, et je pense qu'on avait le temps — une heure — pour dire ce que l'on avait à dire. Maintenant, s'il manque une information, on peut la demander, on n'a pas encore terminé la session parlementaire, elle se termine le 20 juillet et jusque là, vous avez encore le droit de poser une question.

Je clos la discussion ici et je vous signale qu'entre-temps, il y a deux rapporteurs, on n'a pas besoin de voter ni de signer et je propose ceci...

M. Mouyard (MR). – Excusez-moi, mais je voudrais que cela soit inscrit, Madame la Présidente. Je trouve que cette séance de commission est très mal présidée.

Mme la Présidente. – Encore bien que vous n'ayez pas cité de nom, sinon cela aurait été un fait personnel.

M. Bolland (PS). – Madame la présidente, je dis que cette séance a été très bien présidée. Vous savez bien que, parfois, je ne suis pas d'accord, mais nous avons eu un excellent débat qui a fait progresser les choses, je le dis clairement, on en a rarement. On n'est pas d'accord sur tout, mais je trouve que c'était un très bon débat. Et ce n'est pas une question de confiance entre les uns et les autres.

(Rumeurs)

Mme la Présidente. – Merci, mais maintenant, franchement, on arrête là, sinon je suspends les travaux de la commission pour un certain temps. Monsieur Dupont, puis-je confirmer que vous ajournez votre proposition de décret, pour que cela soit clair ?

Elle a au moins gagné une chose : un deuxième rapporteur.

Je vous propose maintenant...

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

Mme la Présidente. – Non, Monsieur le Ministre, vous n'avez plus le droit à la parole là-dessus !

Par contre, j'aimerais demander à la commission, par respect pour la représentante de la Cour des comptes, qui est là, qui certes ne va pas se prononcer sur la qualité de nos débats, mais qui est en train d'attendre depuis le début de la commission, ce qui était prévu, si vous êtes d'accord d'inverser le point 3 avec le point 4 de l'ordre du jour, c'est-à-dire de continuer maintenant directement avec la préfiguration ? *(Assentiment)* Après, j'ai l'impression

que l'on aura besoin d'une petite pause de dix minutes avant de continuer.

(Rumeurs)

Pas de problème, mais alors je me fais remplacer.

PRÉFIGURATION DES RÉSULTATS DE L'EXÉCUTION DES BUDGETS DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE 2010 (Doc. 4-IIIe (2010-2011) – N° 1)

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle l'examen de la préfiguration des résultats de l'exécution des budgets de la Région wallonne pour l'année 2010.

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. – M Senesael est désigné, à l'unanimité des membres, en qualité de rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Exposé de Mme Mercier, Première Auditrice à la Cour des comptes

Mme la Présidente. – Madame Mercier, je vous remercie de votre patiente et je vous donne la parole.

Mme Mercier, Première Auditrice à la Cour des comptes. – Merci, Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs, je vais parcourir le rapport de la Cour des comptes concernant la préfiguration des résultats de l'exécution des budgets de la Région wallonne pour l'année 2010.

Les observations portent sur deux matières. D'une part, la division organique 15 pour l'agriculture, les ressources naturelles et l'environnement et, d'autre part, les programmes cofinancés par les fonds européens en ce qui concerne la règle n+2.

En ce qui concerne le programme 15, le programme 15.03 — Recherche, qualité, développement et vulgarisation, le constat porte sur deux allocations de base : 31.02 — Subventions et indemnités spécifiques et 41.03 — Subventions au secteur public, en matière agricole et agri-alimentaire.

Comme vous avez pu le constater dans le rapport, les moyens d'action prévus pour les deux allocations de base ont été utilisés quasi intégralement. Par contre, les moyens de paiement ont été utilisés à concurrence de 74,8 % pour la première allocation de base et 35,6 % pour la seconde allocation de base alors que, en 2009, pour cette allocation de base 41.03, le taux de consommation était de 72,4 %.

La sous-utilisation des moyens de paiement résulte principalement des délais relativement longs pour l'approbation des projets. Concrètement, l'inscription des demandes de subventions par l'administration s'effectue par lots de dossiers transmis pour approbation et décision au ministre. L'approbation parfois donnée fin décembre de l'année génère un retard dans les engagements et empêche la liquidation des avances pour les projets sélectionnés dans l'année en cours.

En ce qui concerne le programme 15.04 : Aides à l'agriculture pour les aides agri-environnementales, depuis 1995 et au travers de différents programmes successifs, la Région wallonne propose aux agriculteurs de pratiquer un certain nombre de mesures agri-environnementales communément appelé MAE.

Ces mesures répondent à des objectifs de protections de ressources naturelles, de la biodiversité, du paysage et du réseau écologique.

En application de la réglementation européenne, l'adhésion aux mesures se fait sur une base volontaire et les engagement pris par les agriculteurs portent sur une période de cinq ans.

La région intervient financièrement pour dédommager les agriculteurs des pertes de revenus et des coûts liés à la mise en oeuvre de ces mesures.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 28 octobre 2004 relatif aux MAE régit les nouvelles mesures développées dans le cadre du programme wallon de développement rural (PRD) 2007-2013. Et il régit en tout cas les engagement au niveau MAE depuis l'année 2007.

Le PDR prévoit 11 méthodes applicables tant dans le secteur de la production végétale que dans celui de la production animale. Le tableau 27 présente les montants mis en oeuvre par la Région wallonne. Alors que les ordonnancements 2010 s'élèvent à un peu plus de 12 millions d'euros, l'encours des engagements au 31 décembre 2010, s'élevaient à 48 700 000 euros, du fait des dossiers ouverts entre 2003 et 2008 et sur lesquels l'administration doit encore statuer avant de clôturer, et d'annuler les visas d'engagements correspondants.

Cet encours résulte, du succès rencontré pour les mesures MAE, au cours de la période 2003 et 2008 et durant laquelle plus de 30 000 dossiers ont été introduits.

En outre, les modifications successives de la réglementation ont conduit un certain nombre d'agriculteurs à remplacer leur dossier initial par une nouvelle demande, plus avantageuse.

Par conséquent, les subventions prévues pour ces anciens dossiers ne seront plus versées.

Depuis 2009, l'administration a mis en place, un plan spécifique de gestion des MAE dont le but est notamment de résorber le retard accumulé sur la période 2003-2008.

Dans le cadre de ce plan, la cour recommande que l'administration dresse un état des lieux de l'encours relatif aux anciens dossiers afin d'annuler les visas d'engagement devenus obsolètes.

La deuxième analyse, dans le cadre de cette préfiguration concernant les budgets relatifs aux compétences du ministre, porte sur le programme cofinancé par les programmes européens et le respect de la règle n+2.

Cette analyse a pour but de faire le point sur l'application de la règle n+2 pour les programmes auxquels prend part la Région wallonne.

Avant de présenter l'analyse portant sur l'application de cette règle pour le FEADER, c'est-à-dire le programme européen pour le développement rural et le fonds européen pour la pêche, je vais brièvement préciser en quoi consiste cette règle. La règle n+2 a pour objectif, d'accélérer la mise en oeuvre de programme cofinancé par certains fonds européens et de contribuer à leur bonne gestion. Elle s'applique notamment au fonds européen pour le développement rural, le FSE, le FEADER et le fonds européen pour la pêche.

Pour chacun de ces fonds, les engagements budgétaires communautaires relatifs aux programmes opérationnels concernés, sont effectués par tranche annuelle sur une période comprise entre le 1er janvier 2007, c'est-à-dire l'année de démarrage du PDR 2007-2013, jusqu'au 31 décembre 2013.

En application de la règle n+2, toute partie de crédit engagée au plan communautaire lors d'une année n et qui n'a pas été justifiée par des dépenses certifiées introduites à la commission à la date du 31 décembre de l'année n+2, est désengagée. Donc, ces montants sont définitivement perdus.

Je reviens à l'examen de la cour, pour ce qui concerne la politique de la pêche et de développement rural.

Tout comme la politique de la pêche, la politique pour le développement rural ne relève plus de la politique de cohésion depuis 2007.

La politique de développement rural est désormais intégrée à la politique agricole commune, et elle est cofinancée par l'intermédiaire du FEADER qui remplace l'ancien fonds, le FEOGA. De même, le fonds européen pour la pêche, remplace l'ancien IFOP.

Bien qu'ils ne constituent plus des fonds structurels à proprement parler, le FEADER et le fonds européen pour la pêche en conservent certaines particularités dans la mesure où notamment, ils sont soumis à la règle n+2.

Les règles générales pour le soutien communautaire en faveur du développement rural financé par le FEADER, sont définies dans le règlement 1698/-2005 du conseil du 20 septembre 2005, concernant le soutien au développement rural par le FEADER.

Ainsi, la Région wallonne bénéficie d'un programme relevant du FEADER approuvé par la commission le 30 novembre 2007. Ce programme couvre l'entièreté du territoire de la Région wallonne. Son budget initial s'élevait à 477 000 000 d'euros dont 194 100 000 étaient couverts par le financement de l'Union européenne.

Le programme wallon de développement rural a fait l'objet d'une demande de révision approuvée par la commission en date du 26 février 2010. Compte tenu de cette révision, les dépenses publiques résultantes de la mise en oeuvre du programme de développement rural s'élèvent désormais à 555 300 000 euros pour l'ensemble de la période et la participation du FEADER est fixée à 233 200 000 euros, ce qui correspond à une augmentation d'environ 20 % des moyens européens sur l'ensemble de la programmation.

L'article 25 du règlement européen 1290-2005 du conseil relatif au financement de la politique agricole commune prévoit que la commission, à la suite de l'approbation du programme de développement rural, verse un pré-financement à l'Etat membre pour le programme concerné. Ce pré-financement représente 7 % de la participation de FEADER au programme concerné. Il peut être fractionné en deux exercices, en fonction des disponibilités budgétaires.

La région a reçu deux versements de 6 800 000 euros en 2007 et 2008. La révision du programme a donné lieu en novembre 2010 à un dernier versement de 2 700 000 euros au titre de pré-financement.

Vous trouverez dans le tableau 42 la situation comptable du PRD wallon.

Ainsi, au 31 décembre 2010, le montant des dépenses introduit auprès de la commission s'avère suffisant pour respecter la règle n+2, évitant ainsi la perte des crédits européens.

En ce qui concerne le fonds européen pour la pêche, le règlement européen 1198/-2006 du conseil fixe les règles du fonds et ses axes prioritaires.

Il en défini également les responsabilités et son cadre financier. Ce règlement arrête, en outre, les modalités de la programmation, de la gestion, du suivi et du contrôle du fonds.

Le programme opérationnel pour les secteurs belges de la pêche a été approuvé le 11 novembre 2008 par la Commission européenne. Le montant de l'aide accordée au titre de ce fonds se chiffre à 26300000 euros tandis que le montant total des dépenses publiques admissibles au programme s'élèvent à 52500000 euros.

S'agissant d'un programme national, le principe de la règle n+2 s'applique en fonction de l'introduction auprès de la commission des dépenses certifiées relative à la Région wallonne et à la Région flamande.

Il faut savoir que c'est la Région flamande qui a été désignée comme étant l'autorité de certification pour ce programme. Dans ce contexte, la cour n'a pas pu examiner le cadre de l'utilisation de ce budget dans le cadre de cette préfiguration.

Toutefois, selon les informations communiquées à la cour, aucune demande de paiement n'a été transmise par la Région wallonne auprès de l'autorité de certification au cours de l'année 2010.

La cour souligne, par ailleurs, qu'elle n'a pas pu obtenir d'information quand à la répartition du montant FEDER entre les régions. Dans ces conditions, il ne lui a pas été possible d'évaluer si le rythme des dépenses en Région wallonne satisfait aux exigences de la règle n+2.

Je vous remercie pour votre attention.

Exposé de M. le Ministre Lutgen

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je remercie la cour pour sa patience, puisque le sel nous a un peu retardé cette après midi, et veuillez nous en excuser au nom de tout le monde.

Concernant le programme 15.03 qui concerne la recherche, la qualité de développement, la vulgarisation, vous avez formé différentes observations notamment sur la consommation des allocations de bases, c'est notamment les subventions indemnités spécifiques et les subventions en secteurs publics en matière agricole et agro-alimentaire, du programme 15.03.

Vous relevez que les moyens d'action inscrits sur ces AB ont été utilisés quasi intégralement, on ne peut que s'en réjouir. Par contre, les moyens de paiements ont été utilisés à concurrence de 74,8%, soit des ordonnancements à hauteur de 1571034 euros sur un crédit de 2100000 euros, pour la première et des ordonnancements à hauteur de 523000 euros sur un crédit de 1470000 euros pour la seconde.

La seule utilisation de ces moyens vous l'avez dit et écrit, résulte de la procédure qui est parfaitement longue, on va dire ça comme cela.

Puisque, comme l'administration a pu l'indiquer, il y a l'examen du dossier bien sur, il y a l'avis de l'inspection des finances, la décision de principe du ministre, l'accord du ministre du budget, toutes ces étapes qui découlent de la réglementation pourraient avoir pour effet de retarder la date à laquelle un dossier peut réellement être engagé budgétairement parlant. Ce qui retarde d'autant la mise en paiement des premières tranches de subvention. On fait en sorte de réduire au *maximum*, maintenant et de demander à chacun d'accélérer pour que ce genre de situation n'arrive pas.

Concernant les aides agri-environnementales — je vois déjà le stylo de Caroline Cassart-Mailleux qui tourne à plein, dès qu'on parle des ces fameuses MAE -, vous décrivez l'origine de ces subventions qui étaient mises en place par arrêté du gouvernement du 28 octobre 2004 dans le cadre du PDR 2007-2013. L'encours des engagements du 31 décembre 2010 s'élevait à 48,7 millions d'euros.

Vous parlez aussi du fait des dossiers ouverts entre 2003 et 2008 sur lesquels l'administration doit encore statuer avant de les clôturer, d'annuler certains visas d'engagement qui correspondent évidemment à ces situations.

La cour relève, que cet encours résulte du succès rencontré par les subventions MAE, personne ne contestera ce succès. Ainsi, 30000 dossiers ont été introduits au cours de la période 2003-2008 et dans

le cadre du plan spécifique de gestion de ces MAE, mis en place dès 2009. Vous recommandez, c'est vrai, que l'administration dresse un état des lieux de l'encours.

Il y a d'abord lieu de se réjouir du succès, je viens de le dire, la recommandation que vous émettez est mise en oeuvre en juin 2011: trois visas d'engagement ont été annulés, pour un montant total de 8194000 euros, de ce fait, l'encours des engagements sur l'AB 31.07 a été réduit à 34749121 euros à la date du 10 juin 2011.

Concernant d'autres points sur l'avancement des programmes notamment de cofinancement européen FEADER et pêche, c'est au regard de tout cela, au regard de la règle n+2.

En ce qui concerne le FEADER, le montant total des dépenses certifiées par l'autorité au 31 décembre 2010 est largement supérieur à l'objectif, puisque 94000000 euros de dépenses ont été certifiées, et que l'objectif n+2 était fixé à 45000000 d'euros.

En ce qui concerne le fonds européen pêche, il faut bien d'abord souligner qu'il s'agit d'un programme national, vous l'avez rappelé, et donc près de 80% sont dévolus à la Flandre, ce qui a changé d'ailleurs, puisque, je ne connais plus la répartition préalable mais, on était plutôt à du 95-5 qu'à du 80-20. J'ai obtenu des budgets importants en termes de meilleure répartition entre la Flandre et la Wallonie, sachant que la Flandre est quand même, par rapport au secteur de la pêche, la région qui est la plus concernée. On a une meilleure répartition qu'auparavant.

Cela étant, il faut encore que ces moyens soient utilisés par des projets.

Au niveau wallon, deux appels à projet ont été clôturés et dix projets sont sélectionnés. Le résultat du troisième appel sera présenté pour décision au Gouvernement wallon pas plus tard que ce jeudi, si tout va bien.

Je confirme aussi toutes les informations, en ce qui concerne les dépenses certifiées au 31 décembre de l'année dernière. Toutefois, les projets ont bien démarré, mais la longueur des procédures de certification et la complexité de la procédure — puisqu'il faut une validation par l'autorité de gestion dans le processus, c'est-à-dire la *Vlaamse overheid* — cela allonge un tout petit peu le délai administratif de certification, puisque c'est une étape complémentaire. En tout cas, c'est un organe avec lequel on a un peu moins l'habitude de travailler.

Selon nos informations disponibles auprès des autorités flamandes, la règle de n+2 qui est appliquée au niveau national a effectivement été respectée au 31 décembre de l'année dernière, de par l'apport des dossiers de l'autre partie de la Belgique pour accélérer la procédure ou les procédures. Deux réunions ont eu lieu entre les autorités flamandes et mes services dans le courant de ce premier semestre 2011. Une évaluation sera réalisée rapidement pour qu'on puisse utiliser pleinement ces différents moyens.

Je vous remercie. J'ai essayé d'être le plus concentré possible, Madame la Présidente.

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

Mme Mercier, Première Auditrice à la Cour des comptes. – Pourriez-vous me rappeler la clé de répartition?

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – La clé de répartition, c'est 80-20. Quatre-vingt pour cent en Flandre et vingt pourcents chez nous.

Mme Mercier, Première Auditrice à la Cour des comptes. – La clé qui comptait en 2007, de 73,5 à 26,5, était-elle correcte?

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Cela, ce sont les consommations.

Mme Mercier, Première Auditrice à la Cour des comptes. – C'est juste pour savoir si vous avez la répartition exacte, parce que nous n'avons pas pu l'obtenir.

M. Dupriez (Écolo). – Madame la Présidente, si je peux me permettre, le site de la Région wallonne, dans sa page consacrée à ce programme opérationnel pour le Fonds européen de la pêche, mentionne clairement une répartition 75-25. Vingt-cinq pourcents des 26,3 millions d'euros étant destinés au programme de la Région wallonne. C'est ce qui est sur votre site, celui de la Région wallonne.

Maintenant, à moins qu'il y ait eu des modifications, c'est cela qui se trouve aujourd'hui en ligne.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Merci de cette bonne information et de votre vigilance, Monsieur Dupriez.

C'est effectivement près de 80% mais le chiffre exact ...

À l'époque où on a négocié cela, on était dans une répartition de 80-20, qui est tout à fait différente de ce qui était dans le programme précédent. Je ne sais plus vous dire si le programme précédent était 95-5. On était en tout cas plus proche. Cela, on peut vous le donner.

Mme la Présidente. – Oui. Je propose qu'on le donne. Dès qu'on l'a. M. le Ministre peut réintervenir.

Je donne la parole suivant l'ordre des personnes qui se sont inscrites.

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, vous avez déjà répondu à une partie des intervention de la Cour des comptes. Je ne vais pas être très longue.

Une réflexion par rapport à cet AB 15.03 où évidemment la Cour des comptes souligne le fait que la longueur des dossiers peut être réellement la source de ce taux de moyens de paiement qui est, je ne vais pas dire faible, anormal non plus, le mot n'est pas bien choisi.

Vous nous dites vous-même, Monsieur le Ministre, que ces dossiers sont analysés. Ils passent chez vous. Ils vont chez le Ministre du Budget. Là, je me dis qu'on devrait avoir une fonction pour accélérer ces choses. Je crois que c'est quand même important. J'en appelle à votre vigilance. Essayez d'accélérer vraiment cette procédure.

Par rapport aux MAE, vous nous dites qu'il y a une amélioration, que vous avez donné les chiffres au mois de juin 2001. Vous dites qu'il y a une amélioration. Là aussi, est-ce que ce plan spécifique de gestion fonctionne vraiment bien ?

Vous avez, quand vous êtes arrivé, il y a de cela six ans, hérité des MAE qui avaient un encours très important et des retards de paiement assez colossaux. Je vous ai posé la question il y a un mois ou deux en vous proposant — et je crois que vous devriez vraiment y réfléchir pour qu'on n'en arrive plus à des encours tels que ceux là -, comme pour les autres primes, d'avoir une date de paiement. Nous dirons par exemple le 1er septembre puisque normalement, lorsqu'on s'engage au mois de mars, les paiements doivent être effectués dans les quinze mois. Peut-être se dire au 1er septembre où là on verse 80% à tous les acteurs de MAE et les 20% viennent ou suivent après lorsque les contrôles ont été effectués.

Ce serait un signal tout à fait important que l'administration et vous pourriez donner au secteur agricole. C'est une réflexion que je voulais partager avec vous.

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

M. Dupriez (Écolo). – Merci à Mme Mercier pour son exposé.

Je voudrais juste revenir sur cette histoire du Fonds européen de la pêche parce que cela me semble quand même un peu regrettable ce qui se passe avec ces moyens qui sont disponibles.

Depuis 2008, si j'ai bien compris, avec le programme opérationnel belge qui a été adopté à ce moment-là, avec cette possibilité de cofinancement quand même important, on était à 50-50. Plus de 52 millions d'euros qui devraient être disponibles pour des actions liées à ce programme, dont — c'est ce que j'ai pu repérer sur le site de la Région wallonne — 25% pour la région, c'est-à-dire à peu près 6,5 millions d'euros par an.

Il y a deux axes définis par la Région wallonne. Il y a les aides à l'investissement pour la production, la transformation et la commercialisation des produits de la pêche et de l'aquaculture. Il y a des mesures d'intérêt commun dont la protection et le développement de la faune et de la flore aquatique et la structuration et l'encadrement des filières piscicoles et halieutique. Si je le souligne maintenant, c'est aussi parce que c'est en lien direct avec un débat d'actualité au gouvernement et au parlement aussi, qui est le débat sur le nouveau décret concernant la pêche qui appelle à des moyens importants pour la gestion halieutique et le développement de nos écosystèmes aquatiques.

Moi, je pense qu'il y a là quand même de l'argent qui est perdu pour la Région wallonne déjà depuis plusieurs années, à voir d'ailleurs puisque, apparemment, les accords entre la Région wallonne et la Région flamande prévoient que ce qui n'est pas utilisé par l'un puisse servir à l'autre. Donc, il n'est pas exclu que finalement la Région flamande ait pu dépenser plus que ce qui était prévu au départ, faute de projet déposé par la Wallonie. C'est évidemment dommage. Maintenant, je me réjouis que des projets puissent, le cas échéant, être déjà enfin sélectionnés cette semaine au gouvernement et qu'on puisse alors avoir une politique peut-être plus volontariste et pratique en matière de pêche.

Mme la Présidente. – Quelqu'un d'autre souhaite-t-il intervenir ? Non.

La parole est à M. le Ministre Lutgen.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – D'abord à Mme Cassart-Mailleux, effectivement, tout doit être mis en œuvre pour que les MAE non seulement continuent à être un succès, mais que les paiements puissent être exécutés le plus rapidement possible. Croyez bien qu'on y est particulièrement attentif.

Je souligne un élément au niveau des paiements : il y a des contrôles aussi qui concernent...

(Réaction de Mme Cassart-Mailleux)

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Les règles européennes nous obligent aussi d'avoir des pourcentages qui sont « raisonnables » pour ne pas devoir ensuite aller rechercher au-delà du montant qui a déjà été octroyé.

Concernant les remarques de M. Dupriez, premier élément : je vous donnerai la répartition qui existait auparavant, avant que je n'arrive, entre la Flandre et la Wallonie, et la répartition qui existe aujourd'hui. Je peux vous dire en tout cas qu'elle est nettement plus favorable à la Wallonie. C'est une certitude. Je vous donnerai les chiffres précis dès que je les aurai pour ne pas donner un mauvais chiffre.

Deuxième élément : plusieurs brochures ont été éditées, vers l'ensemble des acteurs de la pêche pour qu'ils rentrent des projets. Je ne peux pas remettre des projets à leur place. Puisque vous êtes attentif à tout, cela ne vous a certainement pas échappé. Je vous remettrai un exemplaire des différentes demandes qui ont été faites, des brochures qui ont été éditées, pour sensibiliser effectivement l'ensemble des acteurs, et ils sont très nombreux, en leur disant : « *Rentrez des projets. Il y a des moyens budgétaires qui existent. Il y a des moyens budgétaires au niveau européen que nous avons obtenus. Il y a une clé de répartition qui est plus intéressante qu'auparavant avec la Région flamande.* ». Tout cela est plutôt réjouissant. Le reproche que vous faites s'adresse aux acteurs et aux différents opérateurs. Je ne peux pas aller à leur place inventer et déposer des projets quelle que soit la qualité de ceux-ci, que ce soit sur l'aspect de la biodiversité, que ce soit sur les aspects qui concernent plus directement la pêche. On pousse.

C'est vrai que c'est différent. C'est peut-être pour cela que cela met un tout petit peu de temps, c'est qu'il n'y avait pas de moyens avant, quasiment pas. Il n'y avait pas d'habitude de la part des opérateurs de pouvoir rentrer des projets comme ceux-là. Je vous remettrai la brochure, plutôt bien réussie. Je remercie ceux qui ont participé. Si j'avais su que vous alliez intervenir, je l'aurais emportée avec moi et je vous l'aurais remise. Je vous la ferai parvenir incessamment sous peu, enfin rapidement, sans donner de délai sinon dans une heure on va déjà me dire que je n'ai pas encore remis la brochure à M. Dupriez, que c'est vraiment une honte, que le Gouvernement wallon se moque des parlementaires et que c'est scandaleux. Je le ferai directement dès que je pourrai le faire, dès que je sortirai de cette assemblée et de cette commission, et de la richesse des débats qui l'animent.

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

M. Dupriez (Écolo). – Je me réjouis donc de recevoir cette brochure et peut-être espérer que des beaux projets puissent être déposés prochainement. Évidemment, il y a peut-être une structuration du secteur de la pêche qui est encore en devenir. Les discussions sur le nouveau décret pourront d'ailleurs contribuer sans doute à professionnaliser ce secteur parce que, finalement, quelle que soit la répartition Flandre-Wallonie, s'il n'y a pas de projet, c'est du 100-0. Une chose est de négocier une bonne répartition. Après, il faut évidemment qu'on puisse stimuler l'émergence de projets qualitatifs. J'espère qu'il y en aura prochainement.

Mme la Présidente. – Ce point étant terminé, je vous invite à prononcer la confiance au rapporteur.

Confiance au rapporteur

Mme la Présidente. – La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Je remercie Mme Mercier d'avoir eu autant de patience. Je ne promettrai pas que la prochaine fois, cela ira mieux. C'est chronique dans notre commission.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je propose qu'on fasse une pause. Cela fait 3 heures 10 minutes que je suis ici, que je réponds à tout le monde. On a encore le droit de demander une pause dans cette commission ?

Mme la Présidente. – Je l'ai proposée il y a un quart d'heure. J'étais la seule à avoir envie.

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

(Mme Cassart-Mailleux, Vice-Présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

PRÉSENTATION DU PROGRAMME RELATIF AUX CHANTIERS PRÉVUS SUR LE RÉSEAU SECONDAIRE EN 2011

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle l'examen de la présentation du programme relatif aux chantiers prévus sur le réseau secondaire en 2011.

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. – M. Bolland est désigné, à l'unanimité des membres, en qualité de rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Je propose de faire une pause de quelques minutes.

- La séance est suspendue à 17 heures 12 minutes.

- La séance est reprise à 17 heures 24 minutes.

REPRISE DE LA SEANCE

Mme la Présidente. – La séance est reprise.

Exposé de M. le Ministre Lutgen

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Pour éviter de perdre dix minutes techniquement, je vais expliquer les choses sans projection. De toute façon, j'ai déjà briefé M. Stoffels avant même mon intervention pour expliquer et vous présenter finalement quelle a été la méthodologie retenue pour le réseau non structurant. Pour le réseau secondaire.

J'ai retenu la même méthode que pour le réseau structurant c'est-à-dire des critères qui sont des critères prioritaires de choix des différents chantiers.

Une approche qui est une approche sur l'ensemble du réseau secondaire et pas une approche par district, ce qui est fondamentalement peut-être différent par rapport à ce qui existait préalablement, même s'il y a des réservations budgétaires au départ par district. Cela s'est logique. Dans le choix, par rapport à une liste qui m'est remise, comment travaillons-nous ? Nous avons travaillé exactement de la même façon que sur le réseau structurant, excepté qu'il y a trois paramètres qui sont intervenus, et uniquement trois paramètres.

Le paramètre sécurité routière, le paramètre de la mobilité et le troisième paramètre, qui est le paramètre de la qualité ou la détérioration suivant que l'on voit le verre à moitié plein ou à moitié vide. Ce sont les trois éléments qui sont retenus pour le réseau non structurant par l'exercice 2011. Je viendrai sur la suite puisque c'est lié aux différents échanges que nous avons eu sur ce réseau. C'est évidemment un élément important de discussion que nous avons eu l'un et l'autre déjà, et avec d'autres. C'est un classement des chantiers en quatre étapes.

Première étape : l'inventaire, la collecte, la vérification des mesures techniques et autres facteurs influents. Hiérarchiser suite aux trois critères que je viens de vous donner, planifier, c'est-à-dire lancer et donner l'instruction à l'administration par rapport au budget qui est dévolu, à savoir un peu plus de 86 millions d'euros. Je parle du réseau non structurant toujours, et puis tout le suivi de la réalisation de ces travaux. Pour comparer les choses entre le réseau structurant et le réseau non structurant. Dans le réseau structurant, ces trois critères intervenaient aussi.

Le critère sécurité routière est évidemment le paramètre le plus important et qui comptait le plus au niveau de la pondération. Cela étant, les deux autres critères : mobilité et qualité du revêtement intervenaient aussi, mais il y avait cinq autres critères qui intervenaient également. Ce qui n'est pas le cas ici au niveau du réseau non structurant puisque l'on tient compte dans le réseau structurant de l'impact environnemental, des aspects économiques, des moyens techniques disponibles, de l'évolutivité.

Bref, il s'agissait de paramètres complémentaires, qui comptaient moins dans les paramètres qui établissaient le hit-parade mais qui comptaient quand même.

Tandis qu'au niveau du réseau non-structurant, trois paramètres ont été retenus pour classer l'ensemble des chantiers. Je remercie les collaborateurs qui y ont travaillé à l'administration et les collaborateurs qui ont établi cette hiérarchisation suite à l'ensemble des demandes qui étaient formulées et l'ensemble des dossiers qui étaient apportés par l'administration sur l'ensemble des chantiers possibles. Je dis bien « possibles » parce qu'il y a d'une part ce qui est proposé et ce qui est donné comme instruction, ce qui est classé, et d'autre part ce qui est réalisé réellement sur le terrain avec des ajustements qui ont lieu.

La sécurité, c'est évidemment toute la carte des zones à risque qui intervient. Concrètement, cela veut dire que par rapport à ce qui était proposé par l'administration, toutes les zones à haut risque et à

moyen risque qui se retrouvaient dans cette proposition ont d'office été retenues, par principe. Si ces chantiers qui sont réalisables en 2011 sont dans une zone à haut risque ou à moyen risque, d'office, ils sont prioritaires et seront engagés sur le plan budgétaire.

Le deuxième paramètre, c'est le paramètre mobilité qu'il faut voir par rapport à un axe double. Le premier axe qui vous tient à cœur, c'est l'axe par rapport aux communes et au réseau communal, et l'articulation qui doit avoir lieu par rapport à cela. Un autre qui tient au cœur de tout le monde, c'est la mobilité par rapport au réseau structurant et l'organisation des chantiers. C'est se dire qu'à tel ou tel endroit, on va quand même réaliser ce chantier parce qu'il y a un intérêt de jonction et d'articulation par rapport soit au réseau structurant soit au réseau communal, l'un ou l'autre.

Troisième élément, la qualité. Comme vous le savez, pour cette partie-là du réseau aussi, la garantie pour les travaux de réhabilitation du revêtement a été étendue de trois à cinq ans. La responsabilité des entrepreneurs a été revue à la hausse. Nous avons aussi toute une série de données qui venaient des districts eux-mêmes sur la qualité réelle du revêtement. L'administration n' a pas des données aussi précises et pointues que pour le réseau structurant, ce qui est logique, mais il y a quand même des éléments évidemment très importants de «photographie» de cette partie-là du réseau. Là aussi, c'est en fonction de la détérioration que le choix a été opéré.

Tous ces éléments déterminent un classement. J'ai envoyé l'instruction à l'administration, suite à ce travail qui a été réalisé par mes collaborateurs, et il y aura des ajustements. Pourquoi des ajustements? Plusieurs raisons peuvent induire des ajustements, notamment la concomitance par rapport à des travaux sur le réseau communal ou des aspect d'égouttage.

Je prends un exemple concret pour illustrer, pour faire plaisir à tout le monde, la Commune de Crisnée, qui était demanderesse depuis un certain temps d'avoir des travaux sur son territoire, c'est juste à côté de la commune plus connue de Ans, où il y a une partie de la route régionale qui avait été parfaitement réalisée sur une des deux communes — je ne vous dirai pas laquelle, je vous laisse deviner, mais la solution n'est pas facile à trouver -, il restait beaucoup de parties effectivement sur l'autre commune et j'ai été interpellé par le bourgmestre, à juste titre, et c'est un chantier de 1600000 euros, si ma mémoire ne me fait pas défaut.

Il a été retenu mais n'est pas encore réalisé. Il a été retenu parce que dans une zone particulièrement détériorée et pour des raisons de sécurité. Les travaux n'ont pas encore commencé parce qu'il doit y avoir la concomitance avec les travaux d'égouttage au niveau de la SPGE. Il est clair que c'est l'intérêt de tout le monde d'avoir ce croisement. Le croisement, à la rigueur, avec l'axe communal est beaucoup plus important pour le réseau structurant évidemment puisqu'il y a beaucoup plus de routes, de jonctions, entre le réseau secondaire et le réseau communal et on a un impact de l'égouttage qui est beaucoup plus important sur cette partie-là du réseau. De l'aspect de la sécurité, des zones à risque ou à haut risque se retrouvent de façon aussi importante mais avec des approches qui sont différentes puisque là, on va parler de passages pour piétons, ce qui n'est pas le cas sur le réseau structurant. Cela induit évidemment des nuances qui sont assez importantes sur le plan du réseau non structurant et donc des choix qui ont été réalisés.

Quelle était l'idée pour la suite des événements? D'une part, il y aura encore des ajustements d'ici la fin de l'année, puisque l'on va avoir un état de situation d'ici à fin août ou début septembre, c'est toujours ainsi que cela fonctionne, et on aura alors l'état de situation de ce qui a été réalisé et de ce qui peut encore être engagé et réalisé en 2011. Le cas échéant, il y aura des chantiers complémentaires qui vont être engagés et réalisés encore cette année-ci parce que certains n'auront pas pu être réalisés ou pas lancés cette année pour des raisons de permis, d'égouttage, *et caetera*. S'il y a des raisons, cela doit être justifié et l'administration doit remettre un argumentaire pour justifier ces explications de non réalisation en 2011 et donc, de reproposer une *shortlist* en tenant compte évidemment des mêmes critères que ceux que j'ai expliqués tout à l'heure, les trois critères exclusifs, ce ne sont pas des critères parmi d'autres.

Donc, pour cela, c'est rendez-vous à cette période-là pour avoir à ce moment-là, même s'il pourrait y avoir encore un mini-ajustement à la fin septembre ou au début octobre. Après l'hiver arrive, et puis voilà!

Quelles sont les nouveautés, si je puis dire? Premier élément, et je pense que c'est important, tous les partis politiques souhaitaient cela, c'était d'avoir une vision plus globale et plus transversale sur l'ensemble du réseau, pour voir la situation en fonction de paramètres établis de façon objective: sécurité, mobilité, qualité.

Cela est réalisé, mais de façon manuelle cette année, pas de façon industrielle, pour me faire comprendre. Pour que ce soit réalisé de façon industrielle, il faut évidemment les réaliser sur plusieurs exercices et pas uniquement sur un exercice.

Il y a plusieurs intérêts à réaliser cela sur plusieurs exercices. En premier, c'est l'industrialisation du système. Deuxièmement, on pourra ajouter d'autres paramètres que les paramètres exclusifs que l'on a utilisés encore cette année-ci et donc élargir cela aux mêmes paramètres que pour le réseau structurant, à savoir des aspects qui sont liés à l'impact environnemental par exemple, ce qui n'est pas le cas pour l'instant au niveau du réseau non structurant.

Les éléments de pondération se feront de manière différente. La sécurité prendrait une part aussi importante, la mobilité et la qualité des revêtements sûrement. Mais à l'intérieur même de chaque critère, il y a l'importance d'un passage pour piétons, si je reprends cet exemple-là, qui va peser lourd dans le choix d'un chantier par rapport à un autre, ou la réfection d'un endroit, en termes de configuration de terrains, pour éviter un passage à niveau, cela va peser beaucoup plus lourd. Une autoroute normalement ne traverse pas une voie ferrée. Ce sont des éléments comme ceux-là qui seront plus prenants, mais c'est un premier intérêt.

Le deuxième intérêt de l'industrialisation, puisque vous me l'avez rappelé il y a quelques instants, avant la commission, c'est le croisement qui sera le plus parfait possible avec les engagements communaux et l'inscription budgétaire. Idéalement, il faudrait quand même qu'on ait une partie de cet exercice-là réalisé, peut-être pas pour la totalité parce que je pense pas qu'on aura cela pour la fin de l'année, je le dis bien franchement. Mais on aura tout cela en 2012, il faudra voir l'industrialisation du système, mais il y a encore l'inscription budgétaire pour les communes cette année encore pour qu'elles puissent choisir quels travaux réaliser, sachant que la région va aussi intervenir. En effet, on se parle quand même au niveau des districts avec les communes, donc tout cela peut se faire en cours d'année de cette façon-là.

Mais globalement, de pouvoir dire pour 2012, 2013, 2014, 2015, d'autant que ce sera une nouvelle législature communale donc je ne doute pas une seconde que tous ceux qui auront le bonheur d'être échevins de travaux ou bourgmestres auront une programmation qui se fera aussi, je le rappelle...

M. Senesael (PS). – Vous aussi peut-être.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Loin de moi cette idée pour l'instant. Je ne sais pas si j'aurai ce bonheur-là. On verra bien.

Je rappelle qu'en même temps, puisqu'on ne pourra pas le faire avant, il y a la volonté avec Paul Furlan d'injecter une méthodologie semblable au réseau structurant au niveau des communes. On va laisser les premiers appels à projets. Cela va se mettre en route partout, au mieuxen 2013. Or, cette méthodologie au niveau des communes, elle sera la même que pour le réseau structurant et le réseau non structurant. Finalement, tout le monde aura le même logiciel, tout le monde travaillera de la même façon, avec les mêmes critères, les mêmes objectifs de sécurité routière — c'est le premier objectif -, de mobilité — deuxième objectif -, de qualité du revêtement — troisième objectif -, même si les choses sont liées entre ces trois paramètres. Ce ne sont pas des choses qui sont séparées avec des murs. On pourra donc travailler avec la même base de données. Le gros avantage évidemment, ce sera le croisement de toutes ces données. Aujourd'hui ce croisement se fait de façon manuelle ou artisanale, un peu moins entre le réseau structurant et le réseau non structurant, puisque là déjà, on peut faire des croisements sur le plan informatique aujourd'hui, mais en partie seulement. On ne peut pas le faire sur une période de quatre ans. Il faudra attendre l'année prochaine pour pouvoir le faire sur une période plus longue. Or, l'intérêt de la faire sur une période plus longue, c'est la programmation sur le plan budgétaire, comme vous me l'avez dit à plusieurs reprises.

L'autre intérêt se situe au niveau de la mobilité. Je dois vous avouer que nous recevons quelques courriers agréables nous disant que c'est bien parce qu'il y a beaucoup de travaux, et quelques courriers moins agréables nous disant qu'il y en a trop et que la mobilité n'est pas bien organisée. On doit toujours pouvoir l'améliorer. Mais que faire? Les travaux engendrent des difficultés pour les usagers, c'est impossible de faire autrement et je m'en excuse auprès de chacun d'eux. C'est compliqué. Vu les différentes tranches réseau structurant, réseau non structurant, réseau communal, c'est clair que la coordination entre les trois doit améliorer la mobilité. Le fait d'améliorer la mobilité, qu'est-ce que cela améliore? Cela améliore la quantité de travaux que le réseau peut tolérer. Mieux on gère cette mobilité, plus on peut faire des travaux et augmenter le nombre de travaux au niveau de la région. Donc, le croisement peut améliorer de façon substantielle ce qu'on peut mettre comme travaux en plus. Je le rappelle, dans la projection qui est faite dans le «plan route», 2011 — sachant que 2010 était déjà une année de travaux -, devrait représenter à 70 ou 80% — cela dépendra si on lance encore quelques travaux cette année-ci et de la météo — par rapport à ce qu'on va connaître l'année prochaine et l'année suivante. On va donc encore augmenter de *minimum* 20%, voire plus, le nombre de travaux en 2012 par rapport à 2011. Je rappelle qu'en 2013, même chose, on peut attendre à nouveau entre 20 et

30 % supplémentaires. On arrive effectivement à la limite de l'exercice, M. Mouyard a raison.

Vous confrontez cela à l'ensemble des flux au niveau budgétaire, entre régions, au niveau du réseau structurant et réseau non structurant, soit plus de 120 millions sur les réseaux structurants via BEI, fonds propres et prêts complémentaires par an et, grâce à cela, plus ou moins 30 millions d'euros sur le réseau non structurants annuellement. Voici *grosso modo* la fourchette.

Mais il faut organiser cela au niveau de la méthodologie par un croisement avec le réseau communal. Il y a sûrement beaucoup de bourgmestres et échevins des travaux qui voudront lancer toute une série de travaux en 2012 — 2013 et même avant pour bien terminer la législature, si bien que ce sera difficile d'atteindre les bureaux de vote et il faudra se battre pour aller voter pour Daniel Senesael ou d'autres. Ce croisement permettra de soutenir cette croissance au niveau des travaux. Sans ce croisement le plus performant possible, je le dis tout de suite, d'après les prévisions que nous faisons, cela va être difficile d'augmenter encore de 20 ou 30 % le nombre de travaux sur les réseaux structurant et non structurant. Je ne sais pas si je me fais bien comprendre mais... Et en toute hypothèse qu'on puisse faire un bon croisement soulage la mobilité, informe davantage les usagers, croise l'ensemble des travaux sur le réseau et donc améliorer la situation, à la fois sur le plan de la mobilité, mais sur le plan de la sécurisation et de la sécurité des chantiers et sur le plan de qualité d'exécution des travaux. Bref, il s'agit d'éviter qu'on fasse par exemple trois kilomètres et puis qu'on se dise «*okay*, après c'est le réseau communal, qu'est-ce qu'il se passe, pourquoi ils arrêtent là...?», ou inversement d'ailleurs. Je ne veux pas ici m'attaquer aux communes. Je voyais déjà le sourcil de M. Mouyard se froncer. Effectivement, cela peut tout à fait être le contraire : pourquoi est-ce que la région ne fait pas de travaux alors que la commune a réalisé ses travaux et que la route est parfaite ? Cela dit, c'est très facile, en hiver, de reconnaître les routes régionales des routes communales, puisque les routes communales étaient blanches alors que les routes régionales étaient noires. Je parle de quand il neigeait, on pouvait exactement voir la différence. Je dis cela sans reproche, sans critique, à titre d'information. C'est un clin d'œil, je parle rarement ici de ma commune, pas assez d'ailleurs je trouve.

Voilà globalement ce que je peux vous donner comme éléments sur l'ensemble de la méthodologie, l'ensemble des chantiers. Le rendez-vous important ce sera...

M. Senesael (PS). – Le 8 octobre 2012...

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Ce sera l'ajustement des chantier — je ne parle pas de l'ajustement budgétaire — à la mi ou fin septembre, pour être sûr. Pour le reste, l'ensemble des chantiers du réseau non structurant sont en cours selon les critères que je viens de développer.

Voilà donc ce que je pouvais dire, en tout cas dans un premier temps.

Échange de vues

Mme la Présidente. – Dans le cadre de l'échange de vues, qui souhaite prendre la parole ? MM. Mouyard et Stoffels.

La parole est à M. Mouyard.

M. Mouyard (MR). – Monsieur le Ministre, merci pour cette information parce que je n'ai pas l'impression qu'on ait eu droit, comme l'ordre du jour le prévoyait, à la présentation du programme relatif aux chantiers prévus sur le réseau secondaire en 2011. C'est un titre quand même accrocheur. On a eu un certain nombre d'informations quand à la méthodologie, qui ne change pas réellement pas rapport à la méthodologie qui a été mise en place pour le réseau structurant. De toute façon, il me semble qu'il n'y a pas 36 méthodologies à mettre en place. En revanche, ce qu'il aurait été intéressant de savoir, c'est de manière un peu plus précise, — avec des tableaux à l'appui par exemple — combien de chantiers, pour combien, *et caetera*. C'est cela qui est intéressant en termes...

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Mais je vous l'ai dit : 86 millions.

M. Mouyard (MR). – Mais cela représente combien de chantiers ? Où ? Quand ? c'est cela qui est intéressant.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Mais si je vous donne les chantiers, vous allez me demandez combien d'entreprises sont concernées. Dites-moi une bonne fois pour toute tout ce que vous demandez. Et parmi ces entreprises, combien seront payées en temps et en heure ?

M. Mouyard (MR). – Là, il y aurait la question des marché publics et c'est comme cela que le choix se fera évidemment. Comme, l'une de nos lourdes tâches, nous, petits parlementaires, est d'essayer de contrôler au mieux le travail du gouvernement,

avouez quand même qu'il est relativement compliqué de le faire avec aussi peu d'informations. Donc, quand vous venez nous présenter un plan, venez avec les chiffres, le nombre de chantiers, les prévisions, à court, à moyen, à long termes, *et caetera*. Chose que la présentation que vous nous avez faite ne révèle pas.

Donc je reste un petit peu sur ma faim. Ceci dit, si vous avez un complément d'information ou des chiffres à nous communiquer, c'est avec beaucoup de plaisir que nous les recevrons.

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Ministre, chers collègues, si j'ai demandais qu'on échange aujourd'hui sur la mise en œuvre de la politique en matière de travaux publics concernant le réseau non structurant, c'est, effectivement, pour avoir, d'une part, une discussion quant aux critères qui sont sous-jacents à l'ensemble de la méthodologie qui a été choisie et d'autre part, pour savoir quels sont les résultats des travaux qui ont été faits sur base des critères. En l'occurrence, lors des années précédentes, il était de coutume que les gouvernements joignent au budget pour les travaux publics une liste des travaux de chantiers concrets. J'admets, je vous donne raison que cette liste n'a pas été régulièrement suivie telle qu'elle a été proposée et que certains chantiers ont dû être postposés d'une année, voire de plusieurs années. Mais de là à ne recevoir plus aucune liste, c'est quand même entre les deux que j'aurais souhaité que la réponse du gouvernement se situe.

Je souhaitais donc prendre connaissance de la liste des travaux, des chantiers très concrets qui vont pouvoir être lancés sur base du budget 2011, et pourquoi pas sur base du budget prochain en 2012 parce qu'il y a une série de raisons pour agir de la sorte. Je vais m'expliquer.

En ce qui concerne tout d'abords le choix des critères, je ne peux qu'adhérer aux critères que vous avez énumérez. Effectivement, le critère relatif à la sécurité routière, celui relatif à la mobilité, à la qualité de la route, ce sont des critères qui sautent aux yeux.

Lors d'une des interpellations que je vous avait adressée il y a 2 ou 3 mois, je posais la question à propos d'un quatrième critère qui est à vrai dire tout à fait banal : c'est le critère de « terminer ce qu'on a commencé ».

Quelque part, cela me semble logique, il y a toute une série de chantiers qui ont été scindés en lots successifs et puis une série de lots ont été réalisés, et le reste attend.

Une de mes propositions va aussi dans le sens que l'on termine ce qu'on a commencé ! Qu'on donne l'accord, qu'on manifeste l'accord sur les lots qui ne sont pas encore faits pour pouvoir, je dirais, présenter au public des chantiers, des travaux qui soient vraiment achevés.

Je peux partager avec vous les réflexions en matière d'articulation des travaux au niveau de la commune et au niveau du réseau structurant.

Au niveau de la commune, il faut bien saisir ce que veut dire la politique qui est en train d'être mise en place par votre collègue Paul Furlan, à savoir les droits de tirage au niveau communal. Cela veut dire que la région en tant que telle, ne dirigera plus de la même manière ce que les communes vont faire. En effet, les communes vont bénéficier d'une autonomie beaucoup plus importante en matière d'entretien du réseau communal et d'entretien de l'ensemble des travaux qui anciennement faisaient parti du programme des travaux subsidiés et qui maintenant vont faire partie en quelque sorte du système des droits de tirage.

Encore faut-il ne pas coordonner uniquement la commune mais aussi l'ensemble des autres concessionnaires. J'ai assez longtemps suivi une série de travaux en matière de travaux publics pour savoir que lorsque la région donne le signal en 2012 en disant par exemple « on va s'attaquer à la route A », et bien c'est le signal pour l'ensemble des concessionnaires que ce soit pour la distribution d'eau, pour le téléphone, les distributeurs d'électricité, pour les distributeurs de gaz, *et caetera*. Tout cela intervient également. Il faut que chacune de ces intercommunales, chacun de ces concessionnaires inscrivent les travaux dans le budget de la même année, pour avoir un chantier qui soit coordonné au *maximum*.

Là aussi, je pense que la coordination nécessite tout simplement un certain temps pour que le message émit par la Région wallonne arrive dans l'ensemble des intercommunales, arrive chez Belgacom, arrive chez les distributeurs d'électricités, *et caetera*, pour qu'ils aient la possibilité de planifier à temps leurs budgets, quitte à mettre en oeuvre le budget sous forme de chantier l'année d'après ou dans les deux ans ou trois ans qui suivent.

Je peux partager le souci d'une articulation bonne, la meilleure possible avec le réseau communal. Cependant, j'attire l'attention qu'il n'y a pas que la commune, mais qu'il y a aussi d'autres concessionnaires avec lesquels les travaux doivent être articulés.

En ce qui concerne la réflexion que vous avez avancée, si on va trop vite, cela va provoquer une

surchauffe des prix. Pour l'instant, on connaît un peu cette surchauffe des prix, c'est vrai, il ne faut donc pas davantage l'accélérer. Mais si jamais on se lance dans d'autres travaux, dans d'autres chantiers également, tout le monde sait que 2012 est une année particulière pour ce qui concerne les entreprises qui sont actives dans le secteur de la réfection des routes. On risquerait effectivement d'être dans une situation de surchauffe des prix pendant quelques années. Ceci ne doit pas être compris comme un plaidoyer pour ralentir le programme des travaux, mais plutôt pour que l'articulation se fasse de façon à ce que on ait une série de commandes qui soit suffisante année par année sans que cette surchauffe des prix se fasse sentir.

La même chose est vrai sur le plan de l'emploi.

En ce qui concerne le critère particulier relatif à la sécurité, je partage entièrement avec vous la philosophie selon laquelle les zones à hauts risques, les zones à moyens risques soient d'office reprises parmi les travaux prioritaires, parmi les chantiers prioritairement à attaquer. Il est effectivement vrai que cette liste des zones à hauts risques et que la liste des zones à moyens risques existaient. Mais la question se posait déjà depuis un certain nombre d'années, déjà à la législature antérieure à la vôtre, à savoir si cette liste des zones à hauts risques était complète ou si elle aussi doit être actualisée.

Ma question va dans ce sens : comment elle a pu être actualisée ? Est-ce que les zones des autorités locales qui représentent quand même des zones de police locales ont bel et bien été associées à ces travaux d'actualisation des listes qui reprennent des zones à hauts risques et des zones à moyens risques ? Il s'agit donc d'une question particulière concernant le critère de sécurité.

Maintenant, concernant le critère de qualité, la politique de votre prédécesseur était de classifier l'ensemble des routes selon une catégorie A, B, C, D et E et d'oeuvrer pour que les routes qui sont reprises en catégorie C, D et E, donc en mauvais, ou très mauvais ou extrêmement très mauvais états, soient ramenées dans des catégories A et B, donc dans un état correct ou dans un état bon.

C'était la politique de votre prédécesseur qui, pour pouvoir réaliser cette politique, avait demandé à l'époque à l'ensemble des directions territoriales de faire un relevé des routes, de faire l'état des lieux. Pour autant que je sache, cet état des lieux avait été fait déjà en 2008.

Je ne sais pas si l'état des lieux de l'époque était tout à fait complet. En tout cas, trois hivers de plus nécessitent très probablement une réactualisation de l'état des lieux parce que chaque hiver a eu certainement des effets sur l'état des routes.

Je pense donc que le critère de qualité doit toujours être celui de ramener toutes les routes, pour prendre l'ancienne philosophie, dans cette catégorie A où ...

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

M. Stoffels (PS). – Tout ce qui était écrit dans l'ancien Testament n'était pas faux.

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

M. Stoffels (PS). – Tout ce qui est écrit dans le nouveau Testament n'est pas nécessairement toujours la Bible.

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

M. Stoffels (PS). – On en parlera à un autre moment de ce que je pense sur l'ancien et le nouveau Testament.

En ce qui concerne la programmation, déjà votre prédécesseur avait une programmation « très souple » parce que cela nécessitait d'avancer certains chantiers en fonction des nécessité et des besoins. Cela nécessitait de postposer d'autres chantiers. Aujourd'hui, vous venez de nous dire que cette souplesse doit être maintenue dans la mesure où la programmation des travaux doit pouvoir être ajustée en fonction d'une série de critères, en fonction de l'état d'avancement, en fonction des coordinations, en fonction de la gravité et de l'urgence avec laquelle on doit intervenir.

Il est donc à espérer que la programmation, même si elle doit être souple, pourra amener une amélioration en ce qui concerne la politique de postposer ou de devoir ou d'être obligé de postposer des travaux.

Ceci étant dit, j'attire — c'est pour cela que je mets un peu le point sur cet aspect — l'attention sur des travaux que je qualifierais, à titre personnel, d'urgents sur le plan budgétaire.

Je m'explique ; il y a une série de tronçons routiers qui peuvent être remis en bon état moyennant le remplacement de la couche d'usure, les fondations étant toujours en ordre, sauf si on les laisse dans l'état actuel et que la couche d'usure se dégrade encore. Dans quelques années, l'eau ayant pénétré dans les fondations, le gel faisant son effet, la réfection à fond, en ce compris les fondations, devront être faites.

Si j'appelle une certaine catégorie de travaux comme étant des interventions d'urgence sur le plan budgétaire, c'est tout simplement que le remplacement de la couche d'usure coûte 50 000 euros en moyenne au kilomètre pour autant qu'elle soit faite à temps, et il convient que l'on ne doive pas procéder trois ans ou cinq ans plus tard à la réfection à fond qui coûtera entre 750 000 et un million d'euros par kilomètre. Ce sera treize à vingt fois le coût cinq ans plus tard par rapport à une action immédiate.

Ceci nous amène devant la question cruciale de l'estimation du besoin budgétaire pour remettre en état tous les tronçons du réseau secondaire pour lesquels cette action est nécessaire, en ce compris le surcoût qui va probablement être provoqué par une politique à laquelle j'adhère, — vous l'avez exprimée lors d'une autre séance — c'est-à-dire de demander à l'entrepreneur non seulement de remettre en état la route actuelle, mais aussi de garantir pour une douzaine d'années l'état de la route, ce qui provoquera un surcoût certain, mais je pense que c'est de bonne guerre parce que l'on a un service en échange.

Si jamais, en me basant sur ce que vous avez dit la dernière fois, le surcoût doit être de 2 % chaque année, on sera très probablement confronté avec un surcoût par kilomètre qui serait de l'ordre d'un quart du budget en plus.

Maintenant, et je termine par ceci, pour connaître le besoin que nous aurons en matière budgétaire et la durée, on connaît notre masse budgétaire annuelle, l'ensemble des années dont on aura besoin pour rattraper ou pour — je dirais — remettre en état toutes les routes qui se trouvent dans les catégories C, D et E. C'est pour cela que l'on a besoin non seulement, d'une part, d'une liste des chantiers qui ont été lancés en 2011 et qui vont être lancés en 2012, mais aussi, d'autre part, d'une appréciation du réseau pour connaître quels sont les tronçons où l'investissement est nécessaire, pour pouvoir évaluer sur cette base le montant budgétaire dont on aura besoin, ce qui nous amène à la question : faut-il ou ne faut-il pas imaginer un financement, comme cela a été fait pour le réseau structurant ? Peut-on se contenter d'un financement sur base de budgets classiques, sachant que l'une et l'autre options vont permettre soit de raccourcir le temps d'investissement et d'avoir un réseau en bon état dans un délai moins important, soit de répartir l'effort sur une série d'années beaucoup plus importante et de devoir dire que le réseau ne sera pas en ordre endéans les trois, quatre, cinq ans, mais endéans une dizaine ou une quinzaine d'années.

Je ne sais pas si toutes mes considérations ont été claires.

La dernière question m'importe beaucoup pour savoir quelle va pouvoir être la politique en matière de travaux publics pour le réseau secondaire, non seulement en 2011, mais d'une façon stratégique, pour la décennie qui suit.

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Différents éléments de réponse.

Concernant le programme des travaux, je peux vous donner, en tout cas, les travaux importants, puisque dans les 86,3 millions d'euros qui sont consacrés au réseau secondaire, il y a des travaux de différents niveaux en tout cas sur l'impact budgétaire. Il y a des travaux de quelques dizaines de milliers d'euros jusqu'à plusieurs millions d'euros.

J'ai une liste. Je peux la citer, mais si je cite toute la liste, je crois qu'on en a pour un an. Les travaux de plus d'un million et demi d'euros, je crois qu'ils sont au nombre de onze. Cela, on peut vous la remettre et la joindre au rapport sans difficulté. Ce sont onze gros travaux du réseau secondaire.

Je précise tout de suite en grand que dans ces éléments, dans ces grands travaux, j'ai donné pour instruction à l'administration de réaliser ces travaux cette année suite à une liste qui m'a été proposée, en utilisant les critères que j'ai rappelés tout à l'heure : sécurité routière, mobilité, qualité de revêtement.

Il se pourrait que dans ces travaux à réaliser, certains ne soient pas réalisés cette années, soient réalisés l'année prochaine. Pourquoi ? On va reprendre l'exemple de Crisnée, c'est un million d'euros. Il fait partie de nos travaux prioritaires. Il doit y avoir la concomitance avec la SPGE. C'est pour cela que j'ai pris cet exemple-là. *A priori*, ces travaux pourront être réalisés cette année. Confiance.

On joindra cela au rapport, ce qui réjouira en partie — totalement c'est difficile — à la fois M. Stoffels, mais aussi M. Mouyard qui fait une moue à moitié réjouie, à moitié fâchée. On va prendre le verre à moitié plein une fois de plus.

(Réaction de M. Senesael)

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Là, c'est beaucoup mieux. Le sourire est déjà un peu large quand c'est M. Senesael qui s'exprime.

(Réaction de M. Senesael)

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – C'est une première chose.

Deuxième élément, vous êtes intervenu sur différents points.

(Mme Dethier-Neumann, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

D'abord, sur l'aspect critère : *« Vous auriez pu utiliser, Monsieur le Ministre, le critère : terminons ce qui a été commencé. »* Je suis bien d'accord avec vous. Il y a beaucoup de choses qui ont parfois été commencées et qui n'ont pas été achevées. On essaie effectivement de terminer le travail. Surtout, instruction a été donnée, et vous l'avez trouvée, en tout cas pleinement dans le réseau structurant, dans le Plan routes, au niveau secondaire aussi, de regrouper les chantiers, d'éviter le saucissonnage de ceux-ci.

C'est vrai que la découpe ou la surcoupe, ou les recoupes de chantier ont eu des effets certes positifs pour parfois des très petites entreprises, ont eu parfois un impact un peu négatifs sur la qualité des travaux, ou en tout cas la cohérence de ceux-ci sur le réseau.

Je joins d'ailleurs cet aspect de votre réflexion à un autre élément que vous avez soulevé, qui est l'élément des concessions. C'est vrai que la concession, c'est-à-dire que l'entreprise réalise les travaux et elle entretient une partie du réseau durant une période de dix ou douze ans, voire plus, cela ne peut se faire que sur des tronçons importants. On ne peut pas mettre cela sur 200 mètres d'un réseau secondaire. Cela n'a pas de sens. Il n'y a aucune société qui va répondre à cela.

Le fait d'avoir ce système, de le mettre en place — j'espère encore cette année, l'année prochaine en tout cas, parce qu'il y a quand même des aspects juridiques qu'il faut pouvoir valider à 100 % -, *a priori*, ne peut se faire que sur le réseau structurant. C'est plus compliqué de mettre cela en place sur le réseau non structurant pour des raisons déjà de qualité du réseau et de quantité du réseau. La qualité, c'est la masse que cela représente budgétairement et à la fois aussi la longueur de la réfection. Je n'ai pas dit que c'était impossible, Monsieur Stoffels. Je dis qu'*a priori*, on va essayer de le faire et de le réussir sur le réseau structurant. Si cela fonctionne bien, on pourrait éventuellement l'étendre.

Je le dis. Pourquoi ? Parce qu'il faut absolument éviter sur le réseau secondaire — là, vous avez parfaitement raison — le saucissonnage et ce sont les mini-chantiers qui entraînent des difficultés sur le réseau et aussi toute une partie de fragilité que vous retrouvez quand vous êtes plus âgé, que sont les jonctions sur le réseau.

(Réaction de M. Stoffels)

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Oui, tout à fait.

Et puis, il y a la jonction.

Il y a plusieurs facteurs dans ce que je vais vous dire qui ne sont certainement pas exhaustifs.

Nous essayons — et j'ai donné instruction aussi pour que l'on puisse réaliser les travaux là où c'est possible en tout cas, sur les endroits importants — de faire les deux bandes, par exemple, en une fois, pour éviter d'avoir la jonction parallèle à la route qui pose problème et crée des difficultés, des petits trous et des plus gros trous quand même. Vous voyez des endroits d'ailleurs où il y a des problèmes, de la peinture que l'on est en train de travailler là-dessus spécifiquement puisqu'il y a des peintures qui sont apparemment plus agressives. Il y a des références de peinture qu'il faut pouvoir améliorer, des normes à changer pour faire en sorte que, d'office, même sans l'aspect peinture, cet aspect-là de jonction, lorsque l'on fait la route en deux bandes, on la fait souvent pour réunir, on va éviter qu'il y ait des difficultés de mobilité. C'est une erreur. Là où on doit pouvoir le faire, là où c'est chaque fois possible en tout cas de le faire, il faut essayer de le faire en une phase et pas en deux phases. C'est ce qui a été fait, par exemple. Si je prends un exemple : sur le réseau structurant à Nivelles, dernièrement, soit il y a un mois et demi, deux mois, on a fait les travaux en une seule fois, en un seul week-end, pour une partie, dans un sens, en un week-end dans l'autre sens. Deux fois 70 heures de travail non stop, en continu, jour et nuit, on a commencé le vendredi à 9 heures, pour terminer le dimanche à trois ou quatre heures du matin. Avant, il fallait quinze jours à trois semaines pour ce genre de travaux. Vous augmentiez à chaque fois les difficultés à la fois sur l'aspect parallèle, la jonction entre les deux bandes par la fragilité de jonction, mais aussi perpendiculaire à la route. On arrêtait des travaux, on les recommencait le lendemain, *et caetera*, ces endroits-là sont aussi des endroits de fragilité.

Le saucissonnage entraîne cela aussi.

(Réaction de M. Stoffels)

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Tout à fait.

On a parlé de l'hiver aussi tout à l'heure. Ce sont des infiltrations, ce sont des points de gel et de dégel qui font exploser aussi ces parties de réseau.

C'est encore pire lorsque, non seulement il y a un nombre de jonctions qui augmente. Mais ce nombre de jonctions est réalisé par des entreprises différentes, avec des matériaux qui ne sont pas tout à fait les mêmes, avec des techniques qui ne sont pas tout à fait les mêmes. Vous augmentez encore à ces endroits-là la fragilité de ces jonctions. C'est exponentiel. Vous allez trouver des matériaux et les matériaux ne sont jamais parfaitement les mêmes. La façon de travailler n'est jamais totalement semblable. Les endroits de jonction d'une entreprise à l'autre lorsqu'il y a des travaux comme cela qui sont réalisés, au-delà de l'aspect un peu ubuesque que cela donne, on dit : *« Comment cela se fait-il que l'on n'a pas tout fait ? »* ; des travaux qui commencent et recommencent, des dégradations à géométrie variable, il y a cette fragilité supplémentaire qui est très importante, sur laquelle nous travaillons également.

Vous avez parlé des droits de tirage.

L'objectif des droits de tirage est multiple. C'est, d'une part, qu'il y ait une répartition la plus juste possible entre les communes, quelle que soit la situation de la commune, quelle que soit la situation de la région sur le plan politique, que chacun ait son juste dû en fonction de critères objectifs. Le droit de tirage, c'est cela aussi au départ.

(Réaction de M. Stoffels)

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Pas de commentaire ! Même s'il y a moyen d'en faire.

Cet élément-là, il est important. L'un n'empêche pas l'autre. Par rapport à l'action que je mets en oeuvre avec le Ministre Furlan pour avoir une méthodologie au niveau des communes, semblable, ce n'est pas le même logiciel exactement, parce que l'on n'aborde pas une route communale comme on aborde une autoroute, au risque de me répéter. Vous avez un droit de tirage de 100, les 100 que vous avez, vous les utilisez suivant une méthodologie particulière, la méthodologie particulière peut être effectivement et je j'espère — il y a l'autonomie communale qui intervient — d'avoir la même méthode de travail qu'au niveau de la région. Je dis cela en regardant les mandataires ici présents, ce n'est pas plus mal. Si en début de législature communale, vous pouvez dire : « on a un état de situation de l'ensemble de notre réseau et on peut établir un programme pour six ans » ; il y aura aussi des modifications, il ne faut pas se leurrer, pour des raisons de permis, de jonction, pour toute une série d'éléments, de coordination de travaux de chantiers, mais vous avez quand même votre programme par rapport au 100. Où est le problème ? Vous avez un droit de tirage, mais vous avez quand même une méthodologie, un *hit-parade* qui est réalisé, en tout cas une programmation de vos travaux. Pour moi, l'un n'empêche pas l'autre, mais on pourrait en discuter.

M. Stoffels (PS). – En effet, la coordination est toujours possible. Mais quelle est la situation du bourgmestre qui dispose en fonction du droit de tirage d'un certain volume budgétaire et qui doit remettre en état une route, alors que la région planifie de refaire une autre route et que le même bourgmestre doit intervenir là-aussi ?

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Voilà ce que je pouvais dire par rapport aux différents éléments que vous avez pu soulever.

Deux points qui sont importants et que vous avez soulevés. Quels vont être les besoins sur le plan budgétaire ? Aujourd'hui, je ne peux pas vous répondre, c'est quand le travail sera terminé sur les quatre à cinq ans à venir que l'on pourra dire — comme je l'ai dit — pour le réseau structurant, c'est plus d'un milliard d'euros dont on a besoin. On fait plus ou moins 60 % durant cette législature, mais on sait très bien qu'il y aura encore une partie du chemin à parcourir sachant que de toute façon même si l'ensemble des partis politiques disaient : « écoutez, on va encore mettre 500 millions d'euros en plus sur les routes parce que l'on trouve cela important » ; il y a l'incompressible au niveau de l'absorption par nos entreprises et il y a l'incompressible au niveau de la mobilité. C'est difficile d'aller plus vite que cela au-delà de l'élément budgétaire. Le même travail est en cours de réalisation et sera réalisé pour le réseau non structurant. On aura effectivement un chiffre, mais je ne sais pas vous dire aujourd'hui, je ne vais pas présenter le travail qui doit être réalisé.

La programmation, c'est l'industrialisation du système. Croyez-bien que c'est cela — et je crois que c'est important que l'on puisse au moins retenir cela — la volonté, qui est plus qu'une volonté, puisqu'il y a déjà une partie du chemin qui est réalisée pour le coeur du réseau, mais je sais bien qu'à côté du coeur ou pas très loin, il y a les poumons du réseau auxquels vous vous attachez particulièrement, qu'est le réseau secondaire. Il s'agit donc de pouvoir industrialiser la méthode de travail, qui est une bonne méthode et je crois que personne ne critique les critères, personne ne critique la méthode. Maintenant, elle doit être industrialisée.

Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire concrètement quand M. Mouyard me demande: «donnez-moi la liste Monsieur le Ministre des différents chantiers qui existent au niveau du SPW, réseau secondaire. Qu'est-ce qui est en cours pour l'instant sur le réseau?» Normalement, dans la seconde, je devrais pouvoir dire: «allez pianoter, allez voir, vous allez avoir toute la liste qui va apparaître sur internet». Vous n'avez même pas besoin de me la demander. L'objectif que l'on doit atteindre, c'est d'avoir l'industrialisation de l'ensemble des données, cela veut dire l'uniformisation pour l'ensemble des districts, l'ensemble de l'encodage de ces données-là et une accessibilité pour tout un chacun de l'ensemble de ces travaux qui sont organisés sur le réseau. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas.

Est-ce que la situation s'améliore? Oui elle s'améliore puisque l'on a une programmation qui est une programmation objective, en fonction de critères qui ont été déterminés. Je rappelle que si le travail en amont n'avait pas été réalisé au niveau de la cartographie des zones à risque, on aurait pu parler de sécurité routière. J'en aurai parlé, mais je n'aurai pas pu dire que l'on fait plutôt ça que cela.

Tout ce travail a été aussi important, à savoir l'industrialisation et donc la perspective sur la période 2012-2015 parce que finalement c'est cela: 2012-2016, c'est un rendez-vous fin de cette année ou courant de l'année prochaine, sachant que l'année 2012 est une année stratégique: il y a les élections communales pour chacun, mais au-delà des élections communales, la coordination et la concordance entre réseau structurant méthodologie, réseau non structurant, réseau communal et l'importance d'avoir l'ensemble des données dans un seul logiciel qui permet d'avoir une vision à court terme de l'ensemble des chantiers qui sont en cours, à moyen terme, pour les mois qui suivent, mais aussi à long terme, la prévision, la programmation la plus intelligente possible des chantiers pour les années à venir, avec tous les bénéfices que cela peut comporter — que vous avez relevé tout à l'heure — sur le plan budgétaire, sur le plan de la mobilité, sur le plan de la sécurité.

Mme la Présidente. – Je remercie Mme Cassart-Mailleux de m'avoir remplacée.

La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Je tiens à remercier M. le Ministre pour les réponses qu'il a données à une série de questions posées et lui dire que l'autre qui avait réalisé 12 travaux, il est devenu très célèbre. De là, à vous donner le titre d'Hercule des 11 travaux publics de l'année 2011, pourquoi pas. Si dans 2000 ans, vous étiez toujours célèbre, cela ne me dérangerait pas, bien au contraire, si vous pouviez même dépasser en quelque sorte votre illustre exemple qui vous a précédé — ceci à titre de boutade.

En ce qui concerne la liste des travaux qui seront mis en chantier sur base du budget 2011, qui seront attaqués en 2011, d'autres qui seront attaqués en 2012, je veux bien accepter que cette liste soit jointe aux travaux, ainsi tout le monde pourra la lire.

En ce qui concerne l'autre question que j'avais posée et j'ai bien entendu que la réponse n'existe pas encore dans son entièreté, elle n'est pas encore complète. C'était la question à propos du relevé en matière d'état des routes, état dans lequel elles se trouvent pour pouvoir estimer quel est le véritable état des routes non pas kilomètre par kilomètre, mais dans son ensemble et direction territoriale par direction territoriale. Ce qui nous permettrait même si le calcul doit encore être défini, même si les travaux doivent encore être affinés, d'avoir déjà une première idée plus précise que cela du nombre d'années qu'il va falloir investir chaque année, les 86 millions, pour arriver à un réseau où l'ensemble du réseau se retrouvera dans les catégories A et B.

Ceci étant dit, les 86 millions, serviront évidemment à l'entretien des routes, mais puisque les deux allocations budgétaires ont été fusionnées en ce qui concerne les nouveaux investissements et l'entretien, avec les 86 millions, on ne va pas faire que de l'entretien, il va falloir aussi créer des giratoires. Cela veut dire que les 86 millions ne serviront pas qu'à de l'entretien mais aussi à de la sécurisation qui anciennement était comprise dans le programme des investissements. Peu importe le nom que l'on donne au bébé, l'important c'est que la chose soit faite.

Ce qui m'importe là-dedans, c'est de savoir si, dans l'hypothèse que nous avons 86 millions par année, cela donne sur une législature 430 millions d'euros. À la limite, avec une moyenne de 750000 à 1000000 d'euros pas kilomètre, cela représenterait dans l'ensemble à peu près 400 kilomètres qui pourraient être remis en état pendant cette législature. Maintenant, évidemment et bien entendu, selon votre remarque comme quoi il y a des travaux budgétairement moins importants et d'autres budgétairement beaucoup plus importants, il est difficile pour nous de savoir à quel résultat global la législature va nous amener en ce qui concerne l'état du réseau.

Il me reste deux dernière remarques à faire.

En ce qui concerne la consommation du budget et son usage pour du vrai entretien, pour de la vraie sécurisation, ce n'est pas un problème exclusif pour

ce qui concerne les travaux publics. C'est un problème qui a été généralisé pour l'ensemble des départements dont la Région wallonne a la charge. Ce sont les factures qui ne sont pas payées à temps et qui nécessitent donc que la Région wallonne paie des intérêts de retard qui vont de 9 à 11% suivant le moment, suivant le cas.

Supposons qu'une série de factures soient payées en dehors du délais, c'est qu'une partie du budget ne sert pas à entretenir les routes, ne sert plus à sécuriser les routes mais sert tout simplement à pouvoir payer avec retard.

La deuxième remarque que je souhaite faire, pour avoir suivi une série de chantiers, est que j'ai été informé en tout cas à plusieurs reprises que si une route régionale est faite et les concessionnaires sont appelés à se présenter autour de la table assez souvent, les concessionnaires ont le réflexe d'avancer: «*Ce n'est pas nous qui avons demandé. Donc, la budgétisation, la «facturisation» de ce qui nous revient est en partie à charge de la Région wallonne*». De cette façon là, j'ai vu certains chantiers devenir beaucoup plus chers parce que les travaux publics devaient prendre à leur charge non pas seulement la route mais aussi une partie des frais concernant la canalisation et d'autres travaux.

Je pense que chacun doit payer sa quote-part. Si jamais les travaux publics doivent payer une série des aspects qui concernent toujours le même chantiers mais qui devraient être facturés à un autre concessionnaire, on ne s'en sortira jamais.

Voilà quelques remarques que je souhaitais encore faire.

Mme la Présidente. – Merci Monsieur Stoffels. Le débat est-il terminé avec les dernières paroles de M. Stoffels?

M. Stoffels (PS). – Le débat sera terminé dès que l'on aura la liste qui sera jointe au rapport. Cela concerne les travaux 2011.

Je réitère et je demande à ce que l'on soit également informés sur – cela peut être fait de manière évolutive aussi si l'entièreté des travaux n'est pas encore faite – l'état du réseau secondaire.

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Un. Vous aurez cela, ça sera joint au rapport, les 11 plus gros chantiers. Deux. Je vais dire mi-septembre, vous aurez l'ajustement avec l'état effectivement de la situation de l'ensemble de ces travaux. Trois. L'objectif est que l'on travaille sur quoi? Sur l'industrialisation du système qui vous permettra *a priori*, je dis cela — je suis prudent — l'année prochaine d'avoir un état de situation, en tout cas, on doit tendre vers cela le plus vite possible, au jour le jour de l'ensemble de ce qui non seulement est engagé sur la plan budgétaire, les travaux qui sont en cours, les travaux qui sont terminés mais aussi l'état de situation de chaque travaux.

Pourquoi? Parce que d'une part, c'est normal que la tour de contrôle puisse avoir ce genre d'informations, e quand je dis tour de contrôle, c'est aussi permettre la bonne intégration de l'ensemble des travaux. Ce que je vous dis, normalement, devrait pouvoir aller plus loin en 2013. C'est pour cela que ce sera soit 2012 — et je le souligne -,soit 2013 suivant l'intégration aussi du réseau communal.

Est-ce que l'on le fait d'abord sans le réseau communal ou intègre-t-on cet aspect informatique qu'il faut pouvoir appréhender? Je dis cela à Vincent Peremans qui est un expert en la matière.

Soit 2012 soit 2013, l'intégration parfaite. Ce qui évitera quoi? Que vous me demandiez: «on pourrait avoir la liste, M. le Ministre?».

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

M. Mouyard (MR). – Puisque vous êtes d'accord de nous fournir une liste, pourquoi uniquement avec les onze plus gros chantiers? Cela n'a pas de sens. Mettez la liste, avec les petits et les moyens chantiers, même si c'est un fichier Excell, et ainsi, ce n'est pas un problème. Pourquoi uniquement onze chantiers? Merci, Monsieur le Ministre, par votre acquiescement hors micro, je comprends qu'on va les recevoir.

Confiance au rapporteur

Mme la Présidente. – La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LES BERNACHES DU CANADA »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Senesael à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «les bernaches du Canada».

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

M. Senesael (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, après la cabane au Canada, ce sont les bernaches du Canada. Monsieur le Ministre, bien que semblant inoffensive, la bernache du Canada n'en est pas moins une espèce invasive qui menace la biodiversité et engendre des nuisances à la société et dans nos parcs en particulier. Le nourrissage de ces oiseaux, bien que partant d'une bonne intention, n'est absolument pas recommandé sous peine de voir encore plus de bernaches s'implanter en Wallonie.

La présence massive de cet oiseau pose de nombreuses nuisances environnementales que ce soit en Haute-Meuse ou dans le parc de Bourgogne à Estaimbourg.

Comment peut-on régler cette situation? Des campagnes d'éradications sont-elles souhaitables et, le cas échéant, sont-elles prévues? Les agents du DNF ont-ils reçu des instructions particulières en la matière? D'avance je vous remercie pour vos réponses.

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Merci Madame la Présidente, merci Monsieur Senesael. La bernache du Canada fait partie de la faune européenne et est à ce titre visée par les dispositions de la directive 2009/147 du Parlement européen du conseil du 30 novembre 2009, concernant la conservation des oiseaux sauvages.

Est ainsi reprise en annexe deux de cette directive, annexe qui énumère les espèces d'oiseaux pouvant faire l'objet d'actes de régulation.

Étant assez opportuniste, assez prolifique, la bernache du Canada est qualifiée d'invasive et est reprise dans la liste «noire» de la Belgian Biodiversity Plateforme. Suivant cette directive, la gestion de cette espèce doit donc veiller à la maintenir dans un état de conservation favorable et la régulation peut être autorisée durant des périodes de reproduction, de dépendance des jeunes et de migration de retour vers le lieu de la nidification, mais à certaines conditions.

Afin de réguler cette prolifération, le gouvernement, à mon initiative, et surtout à la demande des différents acteurs tels que le Conseil supérieur de la conservation de la nature, qui avait fait une demande pour réguler cette espèce en réserves naturelles notamment, le Conseil supérieur de la chasse dans lequel siègent tous les acteurs et pas uniquement les chasseurs mais aussi des environnementalistes, a rendu un avis favorable et m'a demandé de réguler et de pouvoir mieux réguler la bernache du Canada, et d'étendre les périodes de régulation de cette espèce qui pourra donc être régulée dans le respect du prescrit européen du 1er août au 15 mars, en application de la directive oiseau. La commercialisation des oiseaux prélevés par la régulation n'est cependant pas autorisée.

Par ailleurs, afin de pouvoir réguler toute l'année cette espèce dans les endroits où ses excès de population sont susceptibles de provoquer des dommages graves à la biodiversité et/ou aux cultures, ou de menacer le cas échéant la santé publique, d'autres mesures de régulation de cette espèce permettant d'assurer un équilibre entre l'espèce et son milieu de vie sont actuellement à l'étude.

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

M. Senesael (PS). – Merci Monsieur le Ministre pour vos différents éléments de réponse et surtout, j'attire votre attention sur le suivi des mesures qui sont à l'étude pour réguler au mieux cette espèce.

QUESTION ORALE DE M. SENESEAL À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ISOLATION DES BÂTIMENTS ANCIENS ET LA PRÉSERVATION DE LEURS ÉLÉMENTS ARCHITECTURAUX D'INTÉRÊT »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Seneseal à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «l'isolation des bâtiments anciens et la préservation de leurs éléments architecturaux d'intérêt».

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

M. Senesael (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, les châssis de

portes et fenêtres anciens participent pleinement à l'expression architecturale du bâtiment. Malheureusement, du fait de leur ancienneté, leur étanchéité à l'air, au bruit, voire parfois à l'eau, laisse à désirer. Dès lors, à cause de leurs piètres performances en termes d'isolation thermique, non seulement ils ont tendance à disparaître, mais même en cumulant les subsides pour la protection du petit patrimoine wallon et les subsides pour l'isolation thermique, remplacer une porte ancienne en respectant à la fois la performance d'isolation et la sauvegarde de l'expression architecturale remarquable du bâtiment coûte bien plus cher que de mettre une porte standardisée moderne. Pourtant, dans ce cas précis, une solution existe : faire un sas d'entrée, mais qui ne pourra pas bénéficier de primes.

Monsieur le Ministre, j'ai été interpellé à plusieurs reprises à ce sujet et on me demande les pistes qui pourraient être envisagées pour favoriser la sauvegarde de ce patrimoine architectural, et voir si des solutions peuvent être envisagées, en concertation peut-être avec les ministres ayant la tutelle sur les énergies ou sur l'aménagement du territoire d'autre part, pour voir si des solutions pragmatiques pourraient poindre à cet effet.

Ne conviendrait-il pas également de revoir les conditions d'octroi de primes à l'isolation en ce qui concerne les bâtiments d'intérêt patrimonial et aussi de voir avec le ministre des Finances comment les conditions de déductibilité fiscale pourraient être adaptées ? Voilà quelques pistes de réflexions qu'il me plaît de soumettre à votre sagacité. D'avance, je vous remercie pour vos réponses.

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Cette question me permet une fois de plus d'insister sur la nécessité d'entretenir et de sauvegarder notre patrimoine, notre héritage commun pour pouvoir aussi ensuite le faire partager et le transmettre aux générations futures.

Pour ce faire, la politique de restauration du patrimoine doit être tournée sur le monde, être en phase avec son temps, et prendre aussi en considération les questions de performance énergétique.

Dans un souci de rencontrer un équilibre entre valeurs patrimoniales et amélioration des performances énergétiques des monuments classés, d'importantes mesures ont déjà été prises et le seront encore dans les prochains mois. Ainsi, dans le cadre de la réforme « Patrimoine » que mène mes services, il sera proposé que le subside de base en restauration puisse faire l'objet de diverses adaptations dont une tenant compte de la performance énergétique du bâtiment et des mesures visant à renforcer cette performance.

Des directives spécifiques en matière de traitement et/ou de remplacement des châssis ont été prises suite à ma demande, en adéquation bien entendu avec la déclaration de politique régionale. Ces directives internes permettent de sauvegarder des éléments anciens d'intérêt patrimonial tels que les châssis de fenêtres ou de portes tout en les rendant plus performants face aux exigences actuelles en matière d'économie d'énergie. Une série de solutions techniques peut ainsi être apportée pour améliorer la performance énergétique des châssis anciens conservés par exemple par le placement de double châssis, l'application de joints, d'étanchéité, améliorée avec des ponçages légers réalisés sur place, ou encore le remplacement du simple vitrage par un vitrage à haute performance énergétique.

Toutes ces interventions peuvent déjà bénéficier d'aides au taux classique de 60 % jusque 95 % s'il s'agit de patrimoine exceptionnel. Dans le cas où les châssis sont sans grand intérêt ou irréparables, les propriétaires sont invités à proposer à leurs architectes de dessiner de nouveaux châssis intégrant les normes énergétiques actuelles.

Il convient de constater que les propriétaires de biens anciens estiment souvent que remplacer des châssis constituent la meilleure réponse à leur souci d'économie d'énergie. Il convient de rappeler qu'il faut avoir une approche globale d'un bâtiment, et qu'isoler les combles de la toiture est souvent certainement aussi intéressant en matière d'économie d'énergie.

Construire un sas d'entrée tel que vous le proposez constitue une réponse qui peut être appliquée dans certaines habitations à condition qu'elles soient assez spacieuses pour le permettre et est assez régulièrement appliquée et subsidiée en Wallonie.

Une autre initiative intéressante prônée par l'IPW mérite d'être mise en lumière, c'est celle qui consistera à utiliser la restauration de l'ancienne église abbatiale de la Paix Dieu comme chantier pilote dans l'intégration de certains éléments tels que les verres spéciaux dans les verrières ou les lamelles photovoltaïques.

Je conclurai en vous disant qu'il est important que le patrimoine ne se tienne pas du tout à l'écart des défis énergétiques mais qu'il les prenne à bras-le-corps. L'enjeu est de taille. Le patrimoine wallon

compte en effet 2 400 biens classés, ce qui n'est pas rien.

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

M. Senesael (PS). – Merci Monsieur le Ministre pour votre réponse structurée, votre analyse fouillée, votre pro-activité avec les chantiers-pilotes qui vont être initiés. Un dossier qui retient en tout cas votre attention, ce qui me réjouit.

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LES TRAVAUX NÉCESSAIRES À LA MISE AU GABARIT DU HAUT ESCAUT »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Senesael à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « les travaux nécessaires à la mise au gabarit du Haut Escaut ».

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

M. Senesael (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, ce n'est pas un sujet neuf que j'aborde, mais j'y reviens à cause de l'actualité tournaisienne. En effet, dans une question que je vous posais il y a peu, vous me répondiez : *« les gabarits standardisés européens fixent des fourchettes en termes de dimensions, que ce soit au niveau longueur ou largeur, et pas des tonnages »*. Et que *« pour la mise à gabarit du Haut-Escaut, les infrastructures modifiées dans la traversée de Tournai seront conformes au gabarit européen »*.

Or, une pétition visant à protéger le Pont des Trous à Tournai a été mise en ligne au début de ce mois. Les signataires s'interrogent sur la concrétisation de la traversée de Tournai dans le cadre du rapport de l'étude ECOREM. Selon les membres de l'association « Les amis de la citadelle de Tournai » qui sont à l'origine de cette pétition, la modification du Pont des Trous ne serait pas nécessaire car ce dernier permettrait déjà le passage des bateaux de 2 500 tonnes et sa hauteur dépasse déjà les 5,25 mètres nécessaires au passage de ces bateaux. Je dois vous avouer que je m'étonne un peu de ces arguments.

Il est évident que tous les travaux nécessaires pour la mise à gabarit du Haut-Escaut doivent être réalisés. L'enjeu pour le développement est, me semble-t-il, trop important. Mais l'on sait également l'attachement de nombreux tournaisiens au Pont des trous. L'on ne s'étonnera donc pas que ceux-ci tentent de le protéger. En l'occurrence, les arguments développés semblent pertinents mais contradictoires. Un éclairage, Monsieur le Ministre, ne serait donc pas superflu.

Avez-vous connaissance de cette pétition ? Quelles réponses apportez-vous aux arguments et reproches énoncés ?

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – On va essayer de répondre à M. Senesael en sachant par ailleurs que Mme Bertouille devait se joindre à cette question et qu'on m'a donc préparé une réponse groupée. Je vais essayer de faire le tri entre ce que Mme Bertouille aurait dû dire et que je laisserai de côté et la pertinence des propos de M. Senesael.

Le projet de liaison fluviale Seine-Escaut-Est s'inscrit en cohérence avec le projet de création avec le nouveau canal à gabarit Seine-nord-Europe sur le territoire français. Souvenez vous de M. Sarkozy, Président, allant annoncer, sous l'oeil attentif, mais quelque peu en doute de M. Borloo, l'ensemble des travaux, entre Cambrai et Compiègne, et de manière plus large dans le contexte européen du réseau trans-européen du transport RTET.

Loin d'être en retard, la Wallonie s'est positionnée depuis plusieurs années dans cette dynamique européenne des réseaux trans-européens de transports et bénéficie à ce titre d'importants subsides européens pour le projet de liaison Seine-Escaut-Est.

Comme vous le savez, une étude d'environnementale stratégique sur la liaison fluviale Seine-Escaut a été lancée il y a plus d'un an pour étudier l'ensemble des incidences environnementales du projet.

Le résultat de cette étude a fait l'objet d'enquêtes publiques dans les 28 communes wallonnes concernées, et l'avis des instances concernées en France, mais aussi en Flandre, a été sollicitée.

Les enquêtes publiques se sont terminées le 15 juin dernier, la direction des impacts économiques et environnementaux du SPW, direction générale mobilité voies hydrauliques, en charge de ce dossier,

commence à recevoir les avis des communes et instances. Ceux-ci sont favorables pour l'instant, mais toutes n'ont pas encore répondu.

Attendons donc, soyons prudents !

Par la suite en fonction des avis reçus, un projet de déclaration environnementale sera élaboré soumis à la probation du gouvernement.

En ce qui concerne la mise à gabarit de la traversée de Tournai, je comprends fort bien la réaction, je l'entends, des amis de la Citadelle de Tournai qui craignent que le patrimoine qu'ils défendent ne soit sacrifié au profit des infrastructures de transports fluviales.

Je l'ai déjà dit, et je le répète une fois de plus, le respect du patrimoine est impératif dans chaque dossier. Je ne peux pas, par contre, laisser passer ces affirmations techniques qui ne correspondent pas à la réalité.

Je m'explique : sur le tonnage, des bateaux de 2500 tonnes qui traversent Tournai, c'est exact mais faux également. En effet, se sont des bateaux de capacité maximale de 2500 tonnes qui passent mais chargés uniquement à 1500 tonnes. Leurs dimensions, 100 à 110 mètres de long et surtout de 9,5 à 10,5 mètres de large, sont rares dans la flotte européenne et ne rentrent pas dans les standards de classement européen, ils sont trop longs pour être dans la classe 4 et trop étroits par rapport à la classe 5 A.

La mise au gabarit de classe 5 A de la traversée de Tournai permettra le passage de bateaux de 110 mètres de long et 11,40 mètres de large.

Le tonnage dépendra évidemment de la forme de la coque et de son enfoncement.

Ce sont des bateaux qu'il faut évidement pouvoir faire passer à Tournai car ils deviennent le standard européen. Leur flotte ne fait qu'augmenter.

Au sujet de la hauteur libre sous les ponts, la hauteur libre de 5,5 mètres citée n'est pas à mettre en rapport avec le tonnage des bateaux, il s'agit d'une caractéristique déterminante pour le transport de conteneurs qui nécessite une grande hauteur au-dessus du plan d'eau.

Avec 5,25 mètres, les bateaux peuvent transporter des conteneurs sur deux couches, tandis qu'avec sept mètres, ils peuvent en transporter 3 couches.

Si le Pont des Trous est modifié, pour porter sa hauteur libre à sept mètres, la modification n'en sera que mineure puisque la hauteur libre est déjà de 6,5 mètres aujourd'hui.

Pour ce qui est de l'étude technique sur le Pont des Trous, qui va débuter dans les mois qui viennent, elle teindra évidemment compte des remarques émises lors de l'enquête publique à Tournai, tout comme elle teindra compte de l'aspect patrimonial du site. Je l'ai dit à plusieurs reprises, cette étude sera suivie par un comité d'accompagnement. Celui-ci sera notamment composé de représentants de la direction générale de la mobilité de voies hydrauliques de la Ville de Tournai, de la CCATM de Tournai, et de la direction générale de l'urbanisme des sites de l'IPW, de la commission royale des monuments, des sites et des fouilles. Beaucoup de personnes compétentes et intelligentes. Ce comité sera le garant d'un aménagement respectueux du site et de ces environs.

Ce qui est bien, c'est que grâce à tout cela, on reparle du Pont des Trous et on va le valoriser. J'en suis intiment convaincu. Je l'ai dit à plusieurs reprises ici.

Refait en 1948, il a déjà subi des modifications. Il va en subir sans doute à l'avenir. Je trouve qu'il y a moyen, à la fois, de réussir le pari majeur de pouvoir se mettre au normes standardisées au niveau européen et donc d'avoir ce beau projet Seine-Escaut qui est un projet de mobilité durable, en même temps de réussir le pari du patrimoine en termes de restauration, d'amélioration du Pont des Trous et de sa valorisation d'ailleurs sur le plan touristique, puisqu'on pourrait aussi investir en la matière, me semble-t-il.

Il y avait un restaurant là dans le temps, si mes souvenirs sont bons, il n'y a plus rien ! Et bien profitons de ces aménagements pour y reconstruire quelque chose d'important, d'intéressant pour toute la région.

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

M. Senesael (PS). – Merci Mme la Présidente. Je remercie M. le Ministre d'abord pour la confirmation de ce qui avait déjà été dit précédemment. Je remercie M. le Ministre aussi pour sa volonté, sa détermination de veiller à pouvoir réussir le pari, voire le défi à relever de maintenir un patrimoine de qualité, fierté des tournaisiens, mais en même temps favoriser la mobilité des marchandises par la voie d'eau qui est, au niveau environnemental, en ce qui me concerne plus particulièrement, vraiment une nécessité impérieuse.

On parlait tout à l'heure des routes abimées, des tonnages qu'elles doivent supporter et la voie d'eau est vraiment une opportunité à saisir dans ce cadre européen. Le ministre la souligné, si l'oeil du président était attentif, l'autre était dubitatif, en tout cas, nous on ne va pas loucher et on va regarder dans une même direction, celle qui allie performances techniques et maintien de notre patrimoine. Je m'inscris totalement dans les propos qui ont été tenus par M. le Ministre.

QUESTION ORALE DE M. MOUYARD À M. BENOÎT LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LA CONSTRUCTION DE LA PASSERELLE SURPLOMBANT LA RN 98 »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mouyard à M. Benoît Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la construction de la passerelle surplombant la RN 98 ».

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

M. Mouyard (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je reviens régulièrement, en l'occurrence tous les trois mois, avec ce dossier de création d'une passerelle qui doit surplomber la RN 98 à un endroit où il y a quelques temps, il y a eu un accident qui a valu la mort à un jeune enfant.

La dernière fois que je vous ai interrogé, c'est-à-dire le 21 mars dernier, vous m'avez signalé que le dossier avait du retard suite à des devoirs d'études complémentaires.

Vous vous êtes toutefois risqué à l'élaboration d'un calendrier et vous espériez que le permis soit accordé avant les grandes vacances, et que les travaux puissent commencer encore cet été.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me dire si ce calendrier est bien respecté ? Les études complémentaires sont-elles terminées ? Où en est la demande de permis ?

Vous me signaliez également que l'extension du zoning pourrait amener des services du SPW à devoir allonger la barrière de sécurité existante ; Avez-vous plus d'informations à ce sujet ? Ces travaux vont-ils être réalisés ?

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – C'est toujours un plaisir de faire le point sur ce dossier avec M. Mouyard. Je rappelle que l'avant-projet de passerelle a reçu l'approbation des communes de Jemeppe-sur-Sambre et de Sambreville. Il a ensuite été soumis à la direction des conceptions des calculs, qui est le service de la direction générale des routes spécialisé dans l'étude de ce type d'ouvrage. L'étude technique préalable est à présent terminée. Bonne nouvelle.

La direction de la conception des calculs doit maintenant envisager une variante pour tenir compte ou pas des différentes rampes d'accès. La question est de savoir si le passage des personnes à mobilité réduite doit être autorisé ou pas. Cela représente des différences au niveau de l'utilité de la passerelle, de son encombrement général et bien évidemment de son coût. La demande de permis d'urbanisme pourra être introduite sitôt cette variante étudiée. S'en suivront l'adjudication publique et, *in fine*, les travaux de réalisation de la passerelle. En ce qui concerne l'extension du zoning, la direction des routes attend de savoir précisément l'état des projets en cours pour envisager le prolongement de la barrière de sécurité. Il ne fait aucun doute que s'il faut prolonger la barrière de quelques dizaines de mètres, cela se fera sans problème.

Pour rappel, on parle d'un budget d'environ 600 000 euros.

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

M. Mouyard (MR). – Pour le budget de 600 000 euros, je ne me souviens pas de ce chiffre.

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

M. Mouyard (MR). – Par contre, au niveau du permis et l'introduction de sa demande, il n'y a pas eu de réponse. Je reviendrai dans trois mois. Si on voulait faire le rétroacte de ce dossier, tout au début, tout allait se passer très vite, cela avançait. Et maintenant, on se rend compte que cela n'avance pas très rapidement, alors qu'il y a un réel besoin de cette parcelle.

QUESTION ORALE DE M. MOUYARD À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE,

SUR
« LE PASSAGE À TROIS BANDES DE L'E42 EN PROVINCE DE NAMUR »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mouyard à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « le passage à trois bandes de l'E42 en province de Namur ».

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

M. Mouyard (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, le 17 juin dernier, on annonçait la mise à trois bandes de l'autoroute E42, la fameuse dorsale wallonne, sur la partie où elle n'est pas à trois bandes, c'est-à-dire en province de Namur. On ne sait pas si l'information était réelle, elle était au conditionnel car le journaliste n'avait pas reçu la confirmation. Pourtant, on peut se poser des questions quant à savoir pourquoi cette partie ne passe pas à trois bandes. J'aurais voulu avoir un peu plus de renseignements et voir si réellement c'est dans les cartons, ou pas, ou presque.

Confirmez-vous cette information ? Un échéancier a-t-il été fixé ? Comment ses travaux seront-ils réalisés ? Confirmez-vous qu'il y aurait blocage d'un des trois partenaires du gouvernement qui ne verrait pas les choses d'un bon oeil et que ce serait pour cela que les travaux ne commencent pas ?

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – M. Dupriez dit qu'il faut tout renvoyer sur la E42. On ne peut pas imaginer une seule seconde qu'il n'ait pas envie de sécuriser d'avantage la E42. Il dit cela ici. Il l'a dit quelques fois. Et convaincu en plus.

(Réaction de M. Dupriez)

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je n'ai pas dit cela. On est pour le contournement, comme vous. Vous l'avez approuvé.

(Réaction de M. Mouyard)

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – M. Mouyard, n'essayez pas de trouver des problèmes là où il n'y en a pas. Il n'y a pas une feuille de cigarette entre les partenaires de la majorité à ce niveau-là. Oui, l'ensemble des partenaires de la majorité disent oui au contournement de Couvain. Oui, l'ensemble des partenaires de la majorité disent qu'il faut sécuriser le E42, il faut faire en sorte que, demain, l'ensemble des poids lourds qu'on va remonter et qu'on va amener sur ce tronçon puissent être aux normes.

Il reste une question. Puisque tout cela doit se faire dans une procédure et un cheminement au-delà de ma conviction personnelle depuis le départ. Mais vous savez, quand on est le seul convaincu, ce n'est pas suffisant, il faut faire partager sa conviction. C'est cela le sens de l'engagement politique.

M. Mouyard (MR). – Donc vous vous sentez un peu seul par rapport à vos conviction sur ce dossier-là ?

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je n'ai pas dit cela. Au-delà de ma conviction personnelle du départ ; il faut pouvoir faire partager sa conviction. La conviction elle est emportée largement par l'enthousiasme de certains partenaires de la majorité. Mais cela, c'est par pudeur et non par manque de conviction. La pudeur est quelque chose d'important qu'on peut faire vivre au niveau d'une majorité. Où est le problème ? Chacun son style. Chacun se comporte comme il a envie de se comporter.

Dans la procédure, cette conviction personnelle, depuis un certain temps partagée par l'ensemble des membres de la majorité, doit respecter une procédure. Celle-ci, c'est notamment la commission provinciale de la sécurité routière. Elle remet des avis. Elle se réunit aujourd'hui pour remettre un avis sur l'ensemble du projet pour savoir comment réaménager la E42 demain. Au-delà du nombre de bandes, il faut bien réaménager l'ensemble et faire ne sorte que l'autoroute puise être parfaitement être mise à gabarit et à conformité par rapport à la sécurité routière.

Point qui nous tient tous à cœur, je n'en doute pas une seconde.

Rendez-vous dans quelques semaines, Monsieur Mouyard, dans quelques jours peut-être. Vous aurez bien compris quelle était notre conviction.

Maintenant, faut-il encore évidemment que cette conviction soit partagée par l'ensemble des commissions qui doivent se réunir, pas des partenaires de la majorité.

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

M. Mouyard (MR). – J'ai bien fait de rester. Cela détend un peu.

J'entends bien que l'ensemble des partenaires de l'olivier prônent l'élargissement à trois bandes de la dorsale wallonne. C'est très bien.

J'ai vu, lorsque vous le disiez d'ailleurs, que mes voisins de droite, dont M. Dupriez, acquiesçaient de la tête. Je dis cela parce que le micro n'a pas pu l'enregistrer.

(Réaction de M. Dupriez)

M. Mouyard (MR). – J'aimerais bien que cela figure au PV bien évidemment.

M. Dupriez acquiesçait, ainsi que Mme Cremasco. Ils réclamaient effectivement les trois bandes.

Puisque les deux fameuses commissions provinciales se réunissaient, on va attendre. Puis, on reviendra. À ce moment-là, je suis persuadé que le partenaire de l'olivier qu'on croyait réticent à ce projet ne fera plus qu'acquiescer de la tête et prendra le micro pour confirmer vos propos.

FAIT PERSONNEL

M. Dupriez (Écolo). – Madame la Présidente, fait personnel.

Mme la Présidente. – Monsieur Mouyard, vous avez provoqué notre ROI.

M. Dupriez (Écolo). – Je n'ai pas le droit de prendre la parole sur le contenu de la question.

(Réaction de M. le Ministre Lutgen)

Mme la Présidente. – Allumez votre micro.

M. Dupriez (Écolo). – Monsieur le Ministre, vous n'arriverez pas à me détourner de mon propos.

Il y a eu un évident fait personnel, Monsieur le Ministre. Vous n'en disconviendrez pas.

Respectueux des règles, je ne me prononcerai pas sur le contenu de la question ou de la réponse puisque je n'en ai pas le droit.

Par contre, j'ai hoché la tête, même plus que hoché pour me réjouir, Monsieur le Ministre, de votre ouverture par rapport à la nécessité de dévier les camions qui transitent par Couvin. J'ai bien entendu que tout à coup vous étiez motivé à l'idée d'inciter les poids lourds à ne plus traverser Couvin jusqu'au jour où il y aura un contournement de cette commune, c'est-à-dire dans six, sept ou huit ans. On verra.

J'ai vraiment avec enthousiasme hoché la tête, mais je voulais apporter une réponse précise à l'interprétation de M. Mouyard.

Je vous remercie, Monsieur Mouyard, de m'avoir permis, de m'avoir donné l'occasion d'apporter cette précision.

Mme la Présidente. – En-dehors de tout règlement sur un cas, je confirme que se rajoutent au rapport uniquement les paroles de celui qui les a prononcées. Je pense qu'aucun de nous ne peut se permettre d'interprêter les signes des autres, faute de preuve d'avoir des liens entre la question, les paroles et les signes. C'est la présidente qui le décide.

Maintenant, Monsieur Mouyard, si vous demandez si gentiment la parole, je vous la donne.

M. Mouyard (MR). – J'avais cru comprendre que M. Dupriez acquiesçait. Il a bien fait de rectifier, en ce compris le fait qu'il prônait que le contournement de Couvin se fasse dans six ou sept ans. Cela, je vais le dire, il n'a pas hoché de la tête, cela a été sa manière de voir les choses.

Je vous remercie.

QUESTIONS ORALES
(*Suite***)**

QUESTION ORALE DE MME CREMASCO À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LE PLAN D'EXPROPRIATION DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE DE CEREXHE-HEUSEUX-BEAUFAYS »

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR «LES EXPROPRIATIONS DANS LE CADRE DU DOSSIER CHB»

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco, sur «le plan d'expropriation de la liaison autoroutière de Cerexhe-Heuseux-Beaufays»; la question orale jointe de M. Dodrimont, sur «les expropriations dans le cadre du dossier CHB», à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Cremasco (Écolo). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, la DPR engage le gouvernement à *«ne pas poursuivre le projet autoroutier à l'est de Liège, la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays»*. J'imagine que c'est par pudeur que certains ne montrent pas tout leur enthousiasme à la fin de ce projet.

La pudeur, il faut la respecter. Moi, je la respecte aussi. Je comprends.

Sur ce coup-là, pas. Moi, je ne cache pas mon enthousiasme.

Au-delà de l'abandon de la liaison, le gouvernement s'engage à: «*examiner les conséquences de cette décision en ce qui concerne la zone de réservation et, dès à présent, rechercher des solutions pour les propriétaires d'immeubles situés dans cette zone*», cette fameuse zone de réservation.

Je vais rendre à César ce qui appartient à César car c'est grâce à mon collègue Philippe Dodrimont que je vais citer la réponse de M. Henry qui nous a suscité en cascade une autre question pour vous, selon la réponse de M. Henry sur les expropriations à prévoir dans le cadre de ce projet autoroutier: *«Selon les plans d'emprises à réaliser établis en 2007, il resterait dans l'hypothèse d'une réalisation de la liaison au gabarit autoroutier, 78 immeubles à acquérir ainsi que des emprises non bâties. Les plans d'expropriation, approuvés par les arrêtés ministériels des 24 et 29 mai 2007, ont été répartis entre huit commissaires du Comité d'acquisition d'immeubles. Quatre de ces commissaires ont contacté les propriétaires pour recueillir des renseignements administratifs, mais les quatre autres n'ont entrepris aucune démarche tant que les crédits ne sont pas accordés.»*

J'aimerais dès lors obtenir quelques précisions sur ces informations de votre excellentissime collègue.

Pouvez-vous me communiquer le nombre d'immeubles qui, parmi les 78 cités, ont déjà fait l'objet de démarches entamées par les quatre des huit commissaires qui se sont mis à la tâche? Disposez-vous dès lors d'indications sur le coût présumé évidemment de l'expropriation de ces immeubles pour lesquels des démarches ont été initiées? Si oui, quel est-il? Quand pourrons-nous enfin disposer d'une appréciation globale de ce coût?

En complément, disposez-vous d'informations relatives aussi aux superficies de terrains bâtissables, donc non bâtis, situés dans ce périmètre d'expropriation?

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

M. Dodrimont (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je m'inscris dans le suivi de la question posée par ma collègue, pour revenir sur ce dossier, non pas sur le fond de ce dossier. On sait que nos points de vues ne sont guère les mêmes entre ma collègue Cremasco et moi-même.

Toujours est-il que nous semblons aujourd'hui partager plus ou moins le même point de vues quant à la nécessité de s'inquiéter de tous ces propriétaires qui sont depuis parfois pour certains quarante ans en attente réellement d'une décision quant à l'avenir de leur bien.

Aujourd'hui, je vous pose les mêmes questions que Mme Cremasco.

J'ai peut-être ajouté deux ou trois petites touches plus personnelles, notamment le fait de voir s'il pouvait être envisagé une remise du précompte immobilier. Cela avait été évoqué à certains moments puisque, pour rappel, bien que ces propriétaires soient totalement privés de la jouissance de leur bien ou du moins en tous les cas de toute possibilité d'en faire quelque chose de concret, ils doivent toujours s'acquitter du précompte immobilier qui évidemment vient s'ajouter d'année après année à une addition qui est déjà particulièrement lourde pour les pauvres riverains de cette liaison qui, on ne le sait pas, deviendra peut-être réalité un jour.

J'aimerais savoir, Monsieur le Ministre, s'il y a des mesures qui sont éventuellement étudiées par rapport à cette remise du précompte immobilier avec éventuellement des arriérés qui pourraient être versés à titre de remboursement, de dédommagement à ces différents propriétaires qui, il faut bien le dire, pour être souvent sollicité par ceux-ci, désespèrent un peu de voir un jour une solution apportée à cette problématique qu'ils subissent jour après jour depuis, je le répète, plus de quarante ans pour certains.

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Merci à Mme Cremasco, merci évidemment aussi à M. Dodrimont.

Les plans d'expropriation approuvés sous l'ancienne législature comportent 103 immeubles. À ce jour, 25 ont été acquis sur une base volontaire, je souligne « volontaire », par la région.

Pour celles et ceux qui n'ont pas souhaité vendre volontairement leur bien, on peut présumer qu'ils souhaitent le garder. Dans la mesure où le gouvernement a fait le choix de ne plus poursuivre le projet CHB, les procédures ont été suspendues par le Comité d'acquisition.

Pour le surplus, je vais procéder au retrait des arrêtés d'expropriation qui n'ont pas été mis en œuvre afin de clôturer officiellement cette procédure.

Évidemment, d'autres éléments qui concernent des collègues du Gouvernement wallon interviennent, notamment les aspects que vous évoquez, Monsieur Dodrimont, concernant la zone de réservation qui relève de l'autorité de mon excellent collègue, M. le Ministre Philippe Henry. Il le sait puisque je le lui ai écrit à sept reprises sur le sujet. Je ne doute pas une seule seconde qu'il soit pleinement et parfaitement au courant.

J'espère que les actes que je vais poser dans le domaine des compétences qui sont les miennes amèneront chacun à prendre ses responsabilités quant à l'évolution de ce dossier.

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

Mme Cremasco (Écolo). – Merci Monsieur le Ministre.

Cela a le mérite d'être clair.

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

M. Dodrimont (MR). – Je ne serai pas beaucoup plus long que ma collègue.

Juste une réaction, Monsieur le Ministre, tout en vous remerciant pour votre réponse quant à mon étonnement par rapport à cette collaboration qui devrait exister entre deux ministres d'un même gouvernement. Je suis un peu pantois de voir qu'il faut sept fois à un collègue qu'en principe vous voyez quand même à mon avis toutes les semaines pour ce problème de la zone de réservation. Je prends acte.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Pour préciser les choses quand même, parce que j'ai peur de me faire mal comprendre.

Je lui ai écrit à sept reprises notamment par rapport à des demandes particulières qui pouvaient exister sur le dossier, qui arrivaient chez moi. J'ai vu aussi les différentes interventions de mon collègue au parlement sur le sujet. Je lui en ai parlé. Je crois que c'est important maintenant que chacun prenne ses responsabilités. C'est tout.

L'essentiel, c'est effectivement de dire : *« Les expropriations, voilà où on en est. Voilà la décision que je prends pour éviter qu'il y ait quelque appréciation de qui que ce soit »* et aussi en partant d'un principe qui n'était pas si évident que cela du jour au lendemain, de dire qu'à partir du moment où quelqu'un n'a pas souhaité entreprendre une démarche volontaire, on présume qu'il veut garder son bien. Le temps ayant fait son œuvre à ce niveau-là, je crois qu'il n'y a plus de discussion à avoir.

Moi, j'exécute comme cela. Pour le reste, je suis persuadé que chacun poursuivra avec la même volonté, la même efficacité.

M. Dodrimont (MR). – Je n'ai personnellement pas le sentiment que les riverains sont bien avancés après ce que j'entends aujourd'hui. J'ai le sentiment qu'on ne veut absolument pas s'occuper de leur problème. On ne bouge pas. On n'a pas une politique cohérente et proactive par rapport à leur demande.

Par rapport au précompte immobilier, vous ne dites mot sur cette question. Je présume qu'il faudra à nouveau requestionner pour que les riverains voient un tout petit peu plus clair dans leur avenir.

Je trouve, comme je le disais dans ma question telle que je l'ai rédigée, la position du gouvernement particulièrement irrespectueuse à l'égard du sort de ces riverains. Je confirme cela aujourd'hui.

QUESTION ORALE DE M. DUPRIEZ À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LES CONTRATS DE GESTION ET

L'ENGAGEMENT DE PERSONNEL PAR LES PORTS AUTONOMES WALLONS »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dupriez à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «les contrats de gestion et l'engagement de personnel par les ports autonomes wallons».

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

M. Dupriez (Écolo). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, les différents ports autonomes de notre région attendent, d'assez longue date, des contrats de gestion.

Aujourd'hui, en effet, ces différents organismes, ces différents ports naviguent un peu à vue faute d'objectifs déterminés par l'exécutif, qu'il s'agisse de tonnage, de gestion des terrains industriels, de mise à disposition, *et caetera*, même s'il me revient, c'est heureux et je peux le saluer, que vous avez invité les différents ports autonomes à ne plus octroyer les parcelles les plus intéressantes qui sont situées au bord de l'eau, qu'à des entreprises concessionnaires utilisatrices de la voie d'eau. Je pense que cela est de saine gestion et anticipation par rapport au développement du transport par voie d'eau.

Ces contrats seront l'occasion d'examiner la correspondance entre la mission assignée par le gouvernement, la charge de travail à assumer par les ports et le volume d'emploi, par exemple, ainsi que les qualifications requises par le personnel pour mener à bien les différentes tâches assignées aux ports.

Les dispositions relatives aux différents ports autonomes situés en Région wallonne — sauf éventuellement le port autonome de Liège — stipulent que les agents de ceux-ci font partie du personnel du Service public de Wallonie et sont mis à disposition du port par le Gouvernement wallon. Il s'agit donc, *a priori*, de personnel statutaire.

Faute de contrat de gestion et donc de «cadre du personnel» pour ces différents organismes, la situation des membres du personnel des différents ports publics reste cependant actuellement pour un peu floue. Combien le SPW détache-t-il d'agents et sur quelles bases? L'organisme concerné prend-il en charge leurs rémunérations? Les ports peuvent-ils, pour attirer des agents du SPW, leur octroyer des primes? Autant de questions qui méritent, je le pense, d'être clarifiées.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me dire dans quels délais le dossier des «contrats de gestion» pourrait aboutir pour les différents ports autonomes? Ceux-ci sont en effet attendus depuis l'adoption du décret de 2004 relatif à cet objet.

En matière de personnel, le port autonome de Namur a récemment procédé à l'engagement d'une secrétaire sans faire appel au SPW et je vous concède que c'est ce cadre particulier et singulier — on pourrait dire au départ anecdotique — qui m'a amené à m'intéresser à la situation du personnel des ports autonomes et à poser cette question relativement large. Je voudrais quand même que vous puissiez me répondre également sur le cas particulier du port autonome de Namur.

Pouvez-vous en effet me dire si un port autonome tel que celui de Namur peut légalement engager du personnel sur fonds propres? La vérification de la légalité des engagements fait partie des prérogatives du commissaire du gouvernement. Il est donc important de savoir si le port autonome de Namur peut procéder à de tels engagements et si ceux-ci respectent les prescrits en la matière. Or, il me revient que dans le cas d'espèce, une candidature spontanée a été retenue, sans accord préalable du conseil d'administration sur l'engagement, ni *a fortiori*, sur le profil de fonction et les modalités de sélection. Si la procédure a été recommencée, c'est bien la même personne qui a émergé.

Pouvez-vous me préciser sous quel statut cette secrétaire a-t-elle été engagée? Selon quel barème sera-t-elle rémunérée?

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Le port autonome ne navigue pas à vue, je vous rassure. De nombreuses balises sont là pour les encadrer, les orienter dans le cadre de la direction dictée par la DPR.

Au niveau gouvernance, rappelez-vous que le Parlement a voté, le 22 juillet 2010, le décret programme qui réduit notamment la composition des conseils d'administration des ports à 15 membres. Le décret du 17 avril dernier sur la gouvernance dans l'exécution des mandats publics au sein des organismes d'intérêt public a encore renforcé diverses mesures qui vont dans le sens d'une meilleure gouvernance de ses organismes.

Le développement portuaire du Plan Marshall établit une véritable stratégie de déploiement en termes de plate-forme multimodale: 36 millions d'euros qui sont octroyés au total pour les quatre ports. Respect des missions confiées aux ports, comme vous le signalez, je diffuse personnellement

des notes d'orientation aux quatre ports autonomes, qu'il s'agisse de rappeler les conditions strictes de mise à disposition de terrains jouxtant la voie d'eau ou d'uniformiser les règles à suivre pour l'acceptation de motorhomes sur des terrains portuaires annexes. Ce sont deux exemples.

Au niveau de l'uniformisation des pratiques, les commissaires du gouvernement présents au conseil d'administration de chaque port autonome ont également un rôle à jouer par les échanges qu'ils ont entre les différents ports. Ils veillent à ce que les règles soient appliquées de manière similaire sur le terrain, soient pleinement opérationnelles.

Le décret contrat de gestion des ports autonomes wallons date certes de 2004. Il ne m'appartient pas de vous dire pourquoi ces contrats n'ont pas été adoptés sous la précédente législature. Par contre, ce que je peux vous dire, c'est que depuis mon entrée en fonction en tant que ministre des travaux publics, la mise en place de ces contrats constitue un objectif prioritaire. La réflexion est en cours, notamment dans le double but d'uniformiser les modes de fonctionnement de ces organismes, tout en préservant les spécificités qui font leur force. L'objectif est d'arriver à une base de discussion dans le courant de l'année prochaine. C'est un travail de longue haleine, reconnaissons-le.

Pour ce qui est de l'engagement de personnel pour les ports autonomes, il a la possibilité soit de bénéficier du personnel du SPW mis à disposition par détachement, hormis le port de Liège, soit d'engager directement du personnel. Le détachement de personnel est régi par le code de la fonction publique, article 445. Les rémunérations des agents restent à charge du SPW, tandis que les primes octroyées par les ports aux agents détachés sont à elles à charge du budget des ports concernés.

En pratique, le port autonome du centre et de l'ouest disposent de cinq mises à disposition : un temps plein et quatre temps partiel. Le port autonome de Charleroi dispose de huit mises à disposition : quatre temps plein et quatre temps partiel et une personne engagée directement par le port, contractuelle à durée indéterminée. Le port autonome de Namur dispose de six mises à disposition : un temps plein, cinq temps partiel et de deux personnes engagées directement par le port, à savoir deux contractuels qui sont engagées à durée indéterminée.

Le décret du 22 janvier 1998 relatif au statut du personnel des organismes d'intérêt public prévoit que les ports autonomes sont soumis aux règles du code de la fonction publique. Celui-ci permet l'engagement d'agents contractuels dans un certain nombre de cas. Les personnes engagées par les ports sous contrat de travail sont rémunérées, selon les barèmes applicables aux agents contractuels. Pour le cas spécifique que vous citez, faut-il rappeler que l'engagement a été validé par le conseil d'administration du port, le 27 avril de cette année, dans lequel siègent des administrateurs publics représentant tous les partis qui siègent dans cette assemblée.

Aucune remarque n'a été émise par aucun des administrateurs. Seul le commissaire du gouvernement est intervenu pour signaler que la procédure se fasse dans le respect plein et entier du code de la fonction publique.

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

M. Dupriez (Écolo). – Je vous remercie pour cette réponse «TGV». Je prends acte avec satisfaction et intérêt du fait que logiquement la question des contrats de gestion devrait — on ne va pas dire atterrir mais — arriver à bon port dans le courant de l'année 2012. Je pense que c'est une excellente nouvelle.

Par ailleurs, je prends acte aussi que le conseil d'administration a bien validé l'engagement que j'évoquais pour le port autonome de Namur et que le commissaire du gouvernement s'était prononcé pour le respect de toutes les règles. J'imagine que cela veut dire que ce fut le cas, sinon ce commissaire de gouvernement aura peut-être dû établir un rapport, puisque vous aurez compris par mon intervention sur ce sujet, que des questions semblent quand même se poser par rapport à l'engagement en question. Peut-être que d'autres auront l'occasion de revenir sur le sujet.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « L'IMPLICATION DU CABINET DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LE PROJET DE CADASTRE DES LIEUX CYCLISTES EMBLÉMATIQUES »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur «l'implication du cabinet des travaux publics et de la sécurité routière pour le projet de cadastre des lieux cyclistes emblématiques».

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

M. Dodrimont (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, dans pratiquement tous les cas, la réflexion qui entoure les aménagements pour ralentir la vitesse et pour augmenter parfois la fluidité du trafic routier ne tient absolument pas compte du passage de courses cyclistes. Et ce qu'elles soient d'un niveau régional, national, voire éventuellement international.

Ces aménagements peuvent être extrêmement dommageables lorsqu'ils sont réalisés auprès de lieux que je qualifierais d'emblématiques pour la pratique du sport cycliste. On en connaît plusieurs dans notre belle Région wallonne.

J'ai eu l'occasion de revenir sur cette question auprès de votre collègue M. Henry qui fait état : «d'un travail qui pourrait être effectué en plusieurs étapes», dit-il, sans jeu de mots je précise. «*Il conviendrait de dresser, avec les acteurs du cyclisme, un inventaire de lieux ou d'itinéraires emblématiques pour le sport cycliste, de les catégoriser, voire de les hiérarchiser en fonction de leur importance du point de vue du cyclisme. Sur cette base une concertation devrait avoir lieu avec les gestionnaires de voirie afin d'examiner dans des situations concrètes, les moyens de concilier les impératifs de sécurité routière et les souhaits légitimes des cyclo-sportifs et des organisateurs de courses*». C'est ceux-ci que je vise plus particulièrement.

«*Cette concertation permettrait d'identifier des pistes de solutions acceptables pour tous. Un vademecum pourrait être établi. Au niveau de Gouvernement wallon, cela concernerait avant tout mon collègue en charge des Travaux publics et de la Sécurité routière*».

Voici ce que M. Henry répondait à l'une de mes questions sur ce sujet.

Monsieur le Ministre, que pensez-vous de la réalisation de cet inventaire de lieux ou d'itinéraires emblématiques comme le suggère finalement à mes côtés votre collègue? Qui pourrait être mis à contribution pour cette réalisation? Le Conseil régional de la Sécurité routière, qui devrait prochainement être installé, pourrait-il être également sollicité? Je pense aussi aux fédérations cyclistes, voire peut-être aussi des associations telles que GRACQ ou encore d'autres spécialistes de la petite reine.

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je peux vous confirmer qu'en ce qui concerne les routes régionales, les itinéraires des épreuves sportives emblématiques sont évidemment assez bien connus des directions territoriales des routes. Sur ces itinéraires, les directions des routes sont attentives à tenir compte de l'organisation des épreuves sportives dans les aménagements que nous envisageons.

Cependant, la définition de ces itinéraires est à préciser. Il y a quelques épreuves sportives annuelles qui empruntent un itinéraire quasiment fixe comme Liège-Bastogne-Liège. Par contre, la majorité des courses n'empruntent pas nécessairement le même itinéraire d'année en année.

Je prends l'exemple de la Flèche wallonne, du Tour de Wallonie ou, de façon plus occasionnelle, mais c'est un vrai bonheur de les voir parcourir notre région, le Giro ou le Tour de France .

Il n'est évidemment pas possible dans ces cas-là de tenir compte de façon anticipative du passage de ces courses précisément parce que leur itinéraire est variable.

Il faut néanmoins préciser que lors des préparatifs d'une épreuve sportive, l'organisateur et les services des routes se concertent tant pour vérifier en commun l'infrastructure le long de l'itinéraire que pour déterminer les modalités de gestion de la circulation.

Sur ce point, la direction générale des routes est en train de travailler sur des modalités de concertation et d'autorisation des épreuves sportives sur les routes régionales. Une liste de routes sur lesquelles peuvent être organisées des courses cyclistes d'une certaine importance figurera également dans cette circulaire. Liste qui devra évidemment être régulièrement mise à jour.

Quant à l'organisation en elles-mêmes des épreuves sportives, elle est réglementée par des dispositions législatives au niveau fédéral que ce soit au niveau des épreuves motorisées ou non motorisées.

Enfin, notons que les contrôles sécurité des projets routiers instaurés par le décret du 22 décembre tiendront compte des contraintes géométriques liées au passage des cyclistes et par conséquent de ces itinéraires emblématiques.

En quelque sorte, on peut considérer cela de la même manière que les itinéraires de transport exceptionnel.

S'il y a des éléments particuliers dont il faut tenir compte sur un itinéraire précis, ils doivent être centralisés et vérifiés lors des différents chantiers qui doivent intervenir sur notre réseau.

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

M. Dodrimont (MR). – J'entends bien que les autorités qui sont sollicitées quand il y a des aménagements qui sont prévus via les procédures de permis ou autres connaissent les différents lieux. Mais cela n'a quand même pas empêché ces dernières années de commettre des erreurs quasi irréparables. La proximité de la côte de la haute Levée en est un exemple où tout simplement le passage de Liège-Bastogne-Liège est remis en cause par les organisateurs parce que les aménagements de sécurité qui ont été réalisés là-bas ne permettent plus le passage d'une caravane. On ne parle pas de cyclotouristes, on ne parle pas évidemment d'épreuves mineurs. On parle d'épreuves qui sont à caractère international et qui nécessitent évidemment des endroits suffisamment sécurisés pour le passage de ces courses avec tout ce que cela implique. Je ne suis pas convaincu que l'on soit aussi bien au courant de ces lieux auprès de votre administration.

J'espère que modestement, ma question aura permis d'attirer son attention mais je pense très sincèrement qu'il serait utile de disposer vraiment de ce fameux cadastre et je déposerai un texte allant dans ce sens prochainement.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « UNE NOUVELLE PROPOSITION POUR LE REMPLACEMENT DU PONT DE TILFF »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « une nouvelle proposition pour le remplacement du Pont de Tilff ».

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

M. Dodrimont (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je reviens régulièrement sur ce dossier vous le savez.

J'entendais vos réponses sur cette problématique le 16 mai dernier. Réponses que je qualifiais de satisfaisante puisque vous parliez de façon précise sur des décisions qui allaient tomber bientôt. Six semaines plus tard, je reviens sur ce dossier pour savoir exactement où nous en sommes.

Vous parliez de compléments d'étude pour identifier les problèmes de sécurité au niveau de la rocade donc qui est cette alternative au pont actuel qui semble tenir la corde, si j'ai bien compris les différentes interventions dans les médias. Je sais que la volonté des uns et des autres est de rendre l'endroit le plus sécurisé possible avec la suppression des passages à niveaux, mais on sait que ça peut se faire aussi à certaines conditions.

J'aimerais savoir où vous en êtes, Monsieur le Ministre.

Est-ce que les contacts que vous annonciez avec Infrabel ont eu réellement lieu ? Quelle la proposition que entendiez leur faire ? Avez-vous trouvé un terrain d'entente par rapport à cela ?

Est-ce qu'enfin une décision va être prise par rapport à cette infernale et interminable saga du pont de Tilff ?

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Effectivement, j'ai eu plusieurs contacts avec Infrabel et j'ai demandé à ce dernier d'envisager d'intervenir financièrement par rapport à des expropriations le cas échéant, en tout cas, de trouver un accord avec les propriétaires des rues qui seraient traversées si on parle de la solution « Infrabel SPW », parce que j'estime qu'à partir du moment où des riverains se retrouvent du jour au lendemain avec une circulation qui a augmenté de façon aussi importante que cela, ils méritent au moins d'avoir cette attention particulière. Je parle notamment de mémoire de l'avenue Neef et j'ai donc écrit au représentant d'Infrabel lui demandant d'envisager ses contacts avec les habitants de cette rue en particulier. En fonction de la réponse d'Infrabel, ce sera aussi une question de sécurité routière au-delà de l'impact sur leurs biens et sur leur environnement, il me semble pour le moins que l'on doit tenir compte de cette situation à l'avenue Neef avec des maisons fortement impactées par le projet « Infrabel ».

Moyennant cette intervention d'Infrabel, je pourrai, à ce moment, prendre une décision assez rapidement. On peut donc trouver un accord, si tout le monde est de bonne composition. On peut

supprimer les passages à niveaux, c'est mieux pour tout le monde au niveau de la sécurité routière, on fait cette déviation, cette déviation impacte fortement toute une série d'habitants, on ne parle pas de milliers de personnes, on parle de dizaines de personnes, qui sont par contre excessivement impactées et j'estime qu'il doit y avoir une solution à trouver avec ces personnes le cas échéant, et en tout cas, des propositions doivent être faites.

En fonction de ces propositions et de la position d'Infrabel, je prendrai une position définitive sur une solution ou une autre, soit le pont à l'identique, soit cette solution, mais il faut évidemment qu'il y ait un geste de la part d'Infrabel pour éviter qu'il y ait cet impact trop important pour toute une partie des habitants d'Esneux.

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

M. Dodrimont (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je n'ai pas envie d'allonger la sauce par rapport à ce débat, mais s'il y a une attention qui doit être réservée aux habitants de l'avenue Neef, c'est tout à fait à votre honneur, M. le Ministre.

N'oubliez cependant pas peut-être sur l'autre rive le site touristique les Prés de Tilff que vous connaissez bien. C'est un site qui souffrira aussi grandement de la transformation des habitudes de circulation puisque, actuellement, une rue en cul-de-sac, qui dispose d'ailleurs d'espaces de parquage sur tout son long, va devenir une voirie régionale, comme on le sait, si on retient cette solution de rocade et donc, là aussi, il sera question de sécurité routière, d'aménagement de zones de parquage parce que ce site, on le sait, accueille certains jours plusieurs milliers de personnes. On peut se rendre compte des risques que ces personnes pourraient éventuellement rencontrer si on n'aménageait pas les lieux en tenant compte de la présence de ce site qui, par ailleurs, est une propriété régionale. J'aime à le rappeler, lorsque j'aborde ce sujet.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LE REFUS DE LA DGO1 D'INSTALLER DES PANNEAUX TOURISTIQUES »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « le refus de la DGO1 d'installer des panneaux touristiques ».

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

M. Dodrimont (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, depuis 2002, suite à une proposition de la Fédération du tourisme de la Province de Liège, on évoque que des panneaux spécifiques pourraient être installés à l'entrée de chaque territoire qui sont des territoires regroupant des communes adhérant à une maison de tourisme au niveau de la Province de Liège. Ces panneaux ont été étudiés.

Une ASBL a même été chargée de l'étude. Un marché a été enfin lancé par la Fédération du tourisme de la Province de Liège. Récemment, un avis a été demandé aux différentes maisons du tourisme, mais il semble qu'un blocage subsiste. En cause, et je mets cela au conditionnel, la DGO1 qui s'opposerait à ce placement pour des raisons diverses et j'aimerais en savoir un peu plus.

Pourriez-vous expliciter les raisons de cette position de la DGO1 ? Cela est-il lié à la sécurité qui nous tient tous à cœur ou y-a-t-il une autre explication par rapport à l'enlisement de ce dossier dont on parle maintenant depuis près de dix ans.

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – En tant que Ministre du Tourisme sous l'ancienne législature, j'ai mis en œuvre de gros investissements pour permettre l'implémentation d'une signalétique spécifique à l'échelle de chaque pays touristique. Elle ressort des maisons du tourisme que l'on a vu fleurir un peu partout. Ces différents panneaux, cet ambitieux programme était complété par une signalisation sur l'ensemble du réseau autoroutier wallon avec deux priorités : l'adaptation des panneaux installés sur la E411 et la E25 pour indiquer précisément la sortie correspondant à chaque site mis en valeur d'une part, et l'extension aux autres axes autoroutiers wallons d'autre part.

La quasi totalité de ces aménagements est aujourd'hui réalisée et plus spécifiquement par rapport à la situation que vous décrivez, la direction des routes de Liège m'informe qu'elle n'a pas d'objection globale à formuler concernant ces nouveaux panneaux touristiques. Il n'y a que quelques semaines qu'elle a eu l'occasion de découvrir les panneaux et le travail d'analyse est

toujours en cours au sein de cette direction. Un suivi ne manquera pas d'être apporté pour chaque panneau proposé.

D'une manière générale, il est possible que par le passé, certains responsables de district aient été plus sévères que d'autres en matière d'autorisation pour des panneaux de ce type. C'est la raison pour laquelle j'ai décidé de relancer la commission interministérielle sur la signalisation touristique, qui s'est réunie plusieurs fois ces derniers mois, à ma demande. Dans ce cadre, une nouvelle procédure est en cours d'élaboration afin d'aboutir à un traitement homogène de l'ensemble des demandes d'implémentation de signalisation touristique. Voilà ce que je peux vous dire.

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

M. Dodrimont (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je prends acte que la direction de Liège vient de prendre connaissance de ce dossier qui, pour rappel, a été initié en 2002, mais peu importe le passé, ce qui compte, c'est que l'on va pouvoir en faire réellement et je compte évidemment sur votre attention, Monsieur le Ministre, concernant ce dossier pour que l'on puisse aboutir.

En 2002, la Fédération du Tourisme de la Province de Liège a lancé ce dossier et depuis lors, elle se heurte à des refus qui n'émanent d'ailleurs pas de l'ensemble des chefs de district mais de certains de ceux-ci. Donc, les panneaux n'ont pu être installés depuis.

Je sais que l'on relance continuellement le dossier, mais très sincèrement, cela fait près de dix ans que l'on essaie d'installer ces panneaux à différents endroits. Il y a des endroits où on a pu le faire, pour le Pays des sources, cela a pu se réaliser, mais pour d'autres maisons de tourisme, cela n'a pas pu se faire parce que les avis restaient défavorables au niveau des différentes directions concernées.

C'est vraiment un dossier que je suis depuis longtemps. Je suis par ailleurs président d'une maison du tourisme et je puis vous assurer qu'il y a une anomalie entre les différentes zones qui couvrent la Province de Liège par des maisons de tourisme différentes.

Mme la Présidente. – La séance est levée.

Notre prochaine commission se réunira le lundi 11 juillet 2011.

- La séance est levée à 19 heures 40 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

Mme Monika Dethier-Neumann, Présidente

M. Benoît Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine

M. Maxime Prévot, cdH

M. Christian Dupont, PS

M. Willy Borsus, MR

M. Patrick Dupriez, Écolo

M. Gilles Mouyard, MR

M. Marc Bolland, PS

Mme Nelly Mercier, Première Auditrice à la Cour des comptes

Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR

M. Daniel Senesael, PS

M. Edmund Stoffels, PS

Mme Véronica Cremasco, Écolo

M. Philippe Dodrimont, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

AB	: Article budgétaire
ASBL	: Association sans but lucratif
CHB	: Cerexhe-Heuseux-Beaufays
DGO1	: Direction générale opérationnelle routes et bâtiments
DPR	: Déclaration de politique régionale
ECOREM	: Environmental Consulting, Remediation, Engineering and Management
FEADER	: Fonds européen agricole pour le développement rural
FEOGA	: Fonds européen d'orientation et de garantie agricole
GRACQ	: Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens
IFOP	: Instrument financier d'orientation des pêches
IPW	: Institut du patrimoine wallon
IRM	: Institut royal météorologique
MAE	: Mesure agro-environnementale
PDR	: Programme wallon de développement rural
PME	: Petites et moyennes entreprises
PRD	: Plan régional de développement
ROI	: Règlement d'ordre intérieur
SOFICO	: Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPGE	: Société publique de la gestion de l'eau
SPW	: Service public de Wallonie