C.R.I.C. N° 78 (2013-2014)
6e session de la 9e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2013-2014

COMPTE RENDU

INTÉGRAL

Séance publique de commission*

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

Lundi 3 février 2014

*Application de l'art. 151 du règlement

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 1

Organisation des travaux

Orateurs : M. le Président, Mmes Cassart-Mailleux, Fassiaux-Looten, Linard..... 1

Examen de l'arriéré..... 2

Audition..... 2

Rapport d'activités et comptes pour l'année 2012 de la Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures (SOFICO)..... 2

Désignation d'un rapporteur..... 2

Audition de MM. Langendries et Dehalu, Président et Administrateur délégué de la SOFICO

Orateurs : M. le Président, M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, M. Langendries, Président de la SOFICO..... 2

Échange de vues

Orateurs : M. le Président, MM. Mouyard, Binon, Mmes Linard, Morreale, M. Bastin, M. Langendries, Président de la SOFICO, M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO..... 8

Interpellations et questions orales..... 22

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites, reportées ou retirées 22

Question orale de Mme Morreale à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'implantation des panneaux publicitaires sous forme d'écran à diodes électroluminescentes (panneaux LED) »

Orateurs : M. le Président, Mme Morreale, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 23

Question orale de M. Desgain à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « le développement du petit éolien le long des infrastructures régionales »

Orateurs : M. le Président, M. Desgain, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 24

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « les travaux de sécurisation de la RN63 à Tinlot »

Orateurs : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 27

Question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la politique restrictive d'affichage du Service public de Wallonie (SPW) le long de ses voiries »

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.....27

Question orale de M. Borsus à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la première offensive hivernale et le chaos intervenu sur les routes »

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.....29

Question orale de M. Tanzilli à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la construction du nouveau pont à Luttre »

Orateurs : M. le Président, M. Tanzilli, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.....33

Question orale de Mme Linard à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la qualité du pain »

Orateurs : M. le Président, Mme Linard, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.....34

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'indication géographique protégée (IGP) pour le saucisson d'Ardenne »

Orateurs : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.....35

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la prime à la vache allaitante »

Orateurs : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.....36

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'évolution de la réflexion sur la problématique du foncier »

Orateurs : M. le Président, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, Mme Cassart-Mailleux.....39

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la fin des quotas laitiers »

Orateurs : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.....41

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la réglementation transitoire relative aux dossiers « investissements dans le secteur agricole (ISA) » »

Orateurs : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 42

Question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'implémentation régionale de la politique agricole commune (PAC) en Wallonie et son impact sur les betteraviers »

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.....43

Question orale de Mme Saenen à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « le château de Noisy »

Orateurs : M. le Président, Mme Saenen, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.....46

Liste des intervenants..... 49

Abréviations courantes..... 50

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

Présidence de M. Desgain, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 10 minutes.

M. le Président. - La séance est ouverte.

Chers collègues, bonjour à toutes et à tous, aux membres du public et à ceux que nous allons recevoir pour des auditions.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. - Je vous propose de faire un point sur l'organisation de nos travaux pour ceux qui sont liés au Code de l'agriculture. Vous avez vu que celui-ci a été adopté par le Gouvernement wallon, mais qu'il n'a pas encore été chargé sur la plateforme pour les parlementaires. Il devrait l'être demain, si les informations des services sont bonnes. Nous devons voir comment nous organisons nos travaux pour la prochaine semaine de travaux parlementaires wallons.

Après quelques contacts - mais je sais que je n'ai pas eu le temps sur la dernière proposition, de revoir tout le monde - la proposition que je vous fais, c'est que nous nous réunissions, le lundi 17 février à 13 heures, pour la présentation de M. le Ministre Di Antonio et que nous travaillions jusqu'à l'épuisement de la discussion générale. Et puis, que nous réservions, en fonction du fait qu'il y ait une séance plénière le mercredi matin ou pas, le mercredi matin pour les questions orales et interpellations. Si nécessaire pour la poursuite de la discussion générale, je dis bien si nécessaire. S'il y a une séance publique le mercredi matin, que nous utilisions le vendredi matin pour faire les questions orales et interpellations et si nécessaire la poursuite de la discussion générale.

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Président, après avoir discuté avec mon groupe, par rapport au lundi 17 février, commencer à 13 heures et avoir la discussion générale, dont M. le Ministre Di Antonio proposait de faire titre par titre - puisqu'il y a quand même 14 titres - pour ne pas que l'on englobe tout. C'est un travail qui allègera peut-être la discussion des articles après. Il y a quand même 400 articles, je pense que c'est tout à fait opportun. Quant au fait de commencer à 13 heures et quand vous dites jusqu'au *finish,* vous pensez aller jusqu'à 21 ou 22 heures - pas aller jusqu'à 3 ou 4 heures du matin, cela ne sert à rien non plus. Ce n'est pas un décret qui est complètement polémique, mais nous ferons une bonne discussion.

Nous avons regardé les ordres du jour cette semaine-ci, le CoDT ne sera certainement pas en séance le 19 février. Il y a des chances que l'on n'ait une séance plénière que l'après-midi, ainsi nous pourrons avoir une commission le mercredi matin pour poursuivre la discussion générale.

Par contre, nous aurions souhaité avoir les questions le jeudi après-midi plutôt que le vendredi matin, étant donné que c'est un jour qui est parfois réservé aux communes. On avait aussi arrêté, en son temps, dans cette commission le mardi après-midi pour pouvoir faire des choses. Il faudrait voir comment on peut baliser tout cela. On terminerait la présentation du code, la discussion générale cette semaine-là.

M. le Président. - La parole est à Mme Fassiaux-Looten.

Mme Fassiaux-Looten (PS). - J'aimerais quand même que l'on réserve ce qui a été prévu par le Comité « Mémoire et Démocratie » et la visite sur un des sites prévue le jeudi, je crois. J'aimerais tout d'abord que l'on puisse y aller, parce que c'est un endroit de Wallonie, avec un musée sur notre territoire, qui est important pour une visite collégiale. Il n'y en a pas beaucoup et ce serait dommage de ne pas la réserver.

M. le Président. - La parole est à Mme Linard.

Mme Linard (Ecolo). - On a toujours laissé la porte ouverte jusqu'ici, par rapport aux travaux, au jeudi - on n'en a pas spécialement eu besoin. Mais, ici, on arrive, dans un moment où il y a un autre gros texte - le CoDT - qui se fait en parallèle. Il est possible qu'ils aient des travaux le jeudi ; j'aimerais que l'on puisse, outre l'intervention de Mme Fassiaux-Looten, pouvoir envisager le vendredi, cette fois-ci, si vraiment c'est nécessaire. Mais priorité telle que définie précédemment, mercredi si possible et, éventuellement, le vendredi.

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Pour le jeudi 20, il n'y a pas de souci pour que cette sortie soit programmée pour le Comité « Mémoire et Démocratie ». Si on organise correctement les travaux le lundi, jusque 21 heures, le mercredi matin ; ce que je propose alors, c'est que l'on consacre le vendredi pour les questions

orales. Il faudrait essayer de ne pas mettre la discussion générale le vendredi - c'est ce qui me semble opportun.

Par contre, la réflexion de Mme Linard, de dire qu'il y a le CoDT qui est mis en Commission de l'environnement, je pense qu'à un moment donné - nous sommes en fin de législature - on aura peut-être la Commission de l'environnement qui se réunira en même temps que nos travaux ici. On ne peut pas non plus être sur tous les fronts.

(Réaction de Mme Linard)

Oui, mais alors on travaille du lundi jusqu'au dimanche et on fait une commission par jour et tout le monde va à toutes les commissions. On est quand même effectifs dans cette commission-ci, et si, à un moment donné, elle doit se réunir le même jour que la Commission de l'aménagement du territoire, cela reste quand même sur des travaux parlementaires à organiser.

M. le Président. - Tout à fait. L'intérêt, Madame Cassart-Mailleux, de prendre une fois un vendredi, c'est que l'on a une longue journée de discussion ; on se fait un repas à midi et puis on reprend les travaux et on peut avoir une avancée importante. Alors que, si on fait des demi-journées, les unes derrière les autres, on risque, à un certain moment, de reprendre la discussion sur des points que l'on avait déjà eus antérieurement.

De toute façon, pour la prochaine semaine de séance, la proposition reste bien le lundi 17, avec réunion de la commission à partir de 13 heures, pour la discussion générale. Si nécessaire, poursuite de la discussion générale le mercredi 19, et le vendredi 21, convocation de la commission pour faire les questions orales et les interpellations.

Cela peut-il vous convenir comme cela ? On verra bien, mais on se réserve ce temps-là pour la discussion. C'est la proposition de calendrier que je ferai à la Conférence des présidents et nous verrons ensuite, cette semaine-là, en fonction de l'état d'avancement de nos travaux, comment on structure la quinzaine suivante, mais en essayant de nous donner de longues plages de travail pour avancer sur le texte. Je pense que c'est important.

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Je voulais dire que le mercredi matin, je n'ai aucun souci à ce que l'on commence à 9 heures, même 8 heures 30. L'avenir appartient à ceux qui se lèvent tôt. Si on doit commencer à 8 heures 30 ou à 9 heures, je n'ai aucun problème - c'est tout de même un débat qui est important.

M. le Président. - À partir de 9 heures, sans difficulté.

S'il n'y a plus d'autres demandes d'interventions sur l'organisation de nos travaux, je propose que nous passions aux auditions.

Examen de l'arriéré

M. le Président. - La commission procédera ultérieurement à l'examen de son arriéré.

AUDITION

RAPPORT D'ACTIVITÉS ET COMPTES POUR L'ANNÉE 2012 DE LA SOCIÉTÉ RÉGIONALE WALLONNE DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE DES INFRASTRUCTURES (SOFICO)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle les auditions dans le cadre du rapport d'activités et comptes pour l'année 2012 de la Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures (SOFICO).

Nous entendrons d'abord M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, puis M. Langendries, Président du conseil d'administration.

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. - Mme Fassiaux-Looten est désignée en qualité de rapporteuse à l'unanimité des membres.

Audition de MM. Langendries et Dehalu, Président et Administrateur délégué de la SOFICO

M. le Président. - La parole est à M. Dehalu.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Monsieur le Président, c'est un plaisir renouvelé puisque c'est la deuxième fois que nous venons en Commission des travaux publics pour présenter nos rapports d'activités. Nous le ferons à deux puisque M. Langendries, Président de notre conseil d'administration, conclura nos interventions.

Pour votre facilité et celle des membres de la commission, nous vous avons transmis, en photocopie, le résumé synthétique que nous présenterons aujourd'hui, de manière à faciliter la discussion sur le sujet.

Les comptes que nous avons à examiner sont les comptes de l'année 2012, mais par souci d'actualité - et je crois qu'il y a des choses qui se sont passées, et nous intervenons quand même en début de 2014 - nous avons

essayé d'actualiser notre propos sur la fin de l'année 2013, de manière à ce que vous ayez une information tant au travers des documents que nous vous avons transmis, que des dernières données dont nous disposons, qui permettront de mieux voir l'activité de la SOFICO.

Les comptes 2012 de la SOFICO se terminent à l'équilibre. Vous avez vu qu'une marge de 1,1 million d'euros a été établie en réserve légale.

Ils ont été approuvés par la Cour des comptes et l'ensemble du collège des commissaires, le 29 mars 2013, par le conseil d'administration le même jour et par le Gouvernement wallon qui les a approuvés au travers de l'actionnaire qui le représente lors de l'assemblée générale du 26 avril 2013.

Outre la gestion, nous assumons quand même, depuis l'année 2000, les trois ouvrages principaux qui ont justifié la création de la SOFICO, en 1994. Je crois que cette gestion des trois ouvrages, qui sont actuellement ouverts à la circulation, est des plus optimale puisque le tunnel de Cointe enregistre une fréquentation de 85 000 véhicules par jour. Nous sommes passés de 40 000 à 85 000. L'autoroute A8 est quant à elle passée de 5 000 à 22 000 véhicules par jour avec un fort trafic logistique, et les ascenseurs de Strépy enregistrent, actuellement, un trafic de 30 à 240 000 tonnes par mois, ce qui fait que cette jonction voit son tonnage multiplié par huit.

Par ailleurs, outre la gestion des chaînons manquants déjà ouverts à la circulation, la SOFICO poursuit l'achèvement de son programme de construction des chaînons manquants et entame également celui de la réhabilitation du réseau structurant dans le cadre du plan routes qui lui a été confié.

J'aborderai successivement les différentes jonctions pour que vous puissiez avoir une meilleure sensibilité sur la manière dont évoluent les choses.

Tout d'abord, le chaînon manquant de la quatrième écluse de Lanaye. On voit que les travaux de génie civil se poursuivent régulièrement, mais ont rencontré des difficultés essentiellement liées à la géotechnique :

- perméabilité des sols qui a engendré des difficultés de réalisation de l'enceinte étanche de la zone de travaux ;
- terrassements plus compliqués du fait de la présence d'une quantité importante de vase à excaver ;
- mise en place d'un pont métallique, fort complexe ;
- travaux complémentaires qui ont nécessité d'avoir le souci des entreprises qui se trouvaient le long de ceux-ci et notamment l'entreprise Imerys - nous n'avons pas voulu perturber, à cet égard, la gestion de l'entreprise et des solutions ont été trouvées.

Au 31 décembre 2013, le retard dans ces chantiers est estimé à huit mois, dont deux pourront être rattrapés. Toutefois, il était convenu avec le gestionnaire, l'entreprise BESIX, de terminer l'écluse de Lanaye pour l'année 2015, en reportant simplement sur 2016 de simples travaux d'aménagement.

Même problème en ce qui concerne la gestion de l'écluse d'Ivoz-Ramet, des difficultés ont aussi été identifiées pour la découverte d'hétérogénéité géologique qui génère des imprévus - nous sommes en train de les contenir.

Nous avons aussi connu, en 2013, une inondation due aux grandes intempéries de l'année. Toutefois, l'écluse devrait être opérationnelle au cours de l'année 2015.

Fin 2014, nous atteindrions une cinquantaine de millions pour ce chantiers, soit plus ou moins cinq sixièmes de l'enveloppe prévue, correspondant plus ou moins à 55 millions sur les 62 millions d'euros de chantiers couverts, en partie, par la Commission européenne à concurrence de 21 % et par la BEI pour 50 %.

En ce qui concerne la troisième écluse - qui fait partie les écluses à réhabiliter sur la Basse-Meuse - l'écluse d'Ampsin, nous n'en sommes qu'au stade des études, étant entendu que sa construction devra être entreprise une fois que les deux premières écluses auront été terminées. Nous ne connaissons pas de grosses difficultés en ce qui concerne la poursuite des études, si ce n'est les traditionnels recours *standstill* qui ont été générés et sur lesquels nous sommes en train de plancher pour l'instant. Mais je crois que l'objectif, ce sont toujours les travaux en 2016, au terme de l'achèvement des ouvrages précédents qui permettront de boucler - faut-il le rappeler - la mise à gabarit de la Meuse à 9 000 tonnes jusque Namur.

Enfin, dans le cadre des chaînons manquants - mais sur le plan routier - la SOFICO et la Région wallonne, pour aboutir au lancement des premiers chantiers du contournement de Couvin - donc de la E420 - ont dû s'employer à venir au bout de nombreux écueils administratifs, dont les derniers en date se reportent aux séquelles de l'annulation, par la Cour constitutionnelle du décret DAR.

Actuellement, nous sommes dans une phase d'exécution normale des chantiers, la phase 2, c'est-à-dire la section entre Couvin et la frontière française, d'un montant estimé à 66 millions d'euros a été approuvéé par le conseil d'administration, le 24 janvier 2014, en même temps que la conclusion du prêt BEI. Cette deuxième phase devrait débuter dans le courant du deuxième trimestre.

Le coût des chantiers s'élève à 146 millions d'euros. Fin 2015, nous devrions avoir exécuté deux tiers du

chantier, ce qui nous permettrait de nous remettre en phase avec les travaux qui se terminent de l'autre côté de la frontière française, sur l'A3.4 Ces travaux qui doivent être réalisés par les autorités françaises depuis Reims jusque Brûly - frontière belge.

Au total, le programme des chaînons manquants se poursuit avec une réelle volonté de terminer les chantiers aux dates prévues, ce que témoigne le rythme d'exécution des chantiers, engagés à 91,23 %, avec la perspective d'ouvrir les ouvrages en 2015 pour les deux premiers et en 2016 pour le chantier de Couvin. Si possible sans contentieux, dans la mesure où la SOFICO essaie systématiquement de clôturer ses chantiers sans le moindre litige, en essayant d'instaurer un système préventif des conflits par un dialogue permanent avec les entreprises.

Nous passons alors à la deuxième partie du volet des compétences de la SOFICO qui concerne le réseau structurant, pour constater que l'effet de consolidation de la SOFICO s'est manifesté à ce jour modérément et que l'objectif 2015 reste malgré tout à portée de mains.

En effet, 434 millions d'euros de chantiers sont soit clôturés, soit en cours d'exécution, soit plus de quatre cinquièmes du programme ont été initiés et sont en cours d'exécution, pour finalisation en 2015. Ils seront complétés d'ici deux à trois mois de 120 millions d'euros de dossiers complémentaires pour atteindre l'objectif escompté de 554 millions d'euros, qui peuvent se répartir en deux masses :

- 500 millions d'euros pour les plans routes approuvés par la BEI ;
- 524 millions d'euros s'y ajoutant dans le cadre d'un programme spécial de sécurisation des nationales que nous avons initié, mais que la BEI ne pouvait rencontrer, puisque celle-ci n'intervient que sur le réseau transeuropéen de transport.

J'en viens systématiquement à chacun des couloirs qui correspondent aux réseaux structurants, de telle manière à vous donner la sensibilité nécessaire quant à l'état d'avancement des chantiers. On constate que, sur le couloir n°1 - Tournai-Mons-Bruxelles - d'importants chantiers arrivent en fin de master plan, et cette situation provient essentiellement de la réorganisation des effectifs de la Direction territoriale de Mons. Celle-ci a dû faire face à de nombreux départs avec, notamment, la mise à la retraire du directeur et de certains ingénieurs. Il s'est avéré nécessaire de reconstituer une nouvelle équipe pour prendre le relais afin de finaliser les derniers projets en cours du master plan.

Le plan routes permet de réhabiliter à ce niveau 74 kilomètres des 11 % que constituent la part qu'occupe la zone de Tournai-Mons dans le cadre du master plan, avec le but d'atteindre des objectifs de 91 % de réalisation en 2014.

Sur ce corridor, nous pouvons citer les projets, tels que :

- la réfection des voies autoroutières entre Houdeng et Obourg sur la E19 ;
- la réhabilitation de la section du ring « zéro » à hauteur de Bruxelles qui s'est terminée en 2012 ;
- la réhabilitation entre Hensies et Saint-Ghislain qui doit débuter prochainement ;
- et la réhabilitation de l'E429 entre Kain et Lamain dans les deux sens de circulation qui est également prévue dans le courant de cette année.

Le couloir n°2 Bruxelles – Arlon est le couloir le plus long, c'est celui sur lequel les investissements prévus sont les plus faibles. Ceci a une origine historique ; une bonne partie de la réhabilitation de l'E411 et de l'E25 s'est déroulée entre 2003 et 2006, et 145 millions d'euros ont déjà été investis. Pour l'instant, nous avons réhabilité des jonctions supplémentaires qui représentent un taux d'atteinte des objectifs de 79 %. Parmi les jonctions le plus en vue, citons la N4 entre Courrière et Emptinne ou le viaduc de Beez sur lequel nous terminons les joints de dilatation cette année.

Force est de reconnaître que nous avons procédé au surplus, sur la N4, autant que sur l'E411, à la réhabilitation de très nombreux ponts, et la liste de tous nos chantiers, que nous avons jointe en appui du document qui vous a été remis, vous permettra de prendre connaissance de cela.

Ce corridor comprend également un nouveau projet qui nous a été soumis récemment et concerne le contournement de Wavre qui permettra d'améliorer les accès au zoning - particulièrement dans la zone proche de GSK - et d'améliorer la mobilité sur l'ensemble du secteur.

Le couloir n°3 concerne la section Couvin-Bruxelles. Dans ce cadre, nous devons aussi traiter 40 kilomètres qui correspondent à 16 % du corridor. Deux des onze phases des travaux de réhabilitation de sécurisation de la N5, entre Couvin et Tarcienne, sont prévues dans le plan routes pour un montant d'environ 20 millions d'euros. Il y a lieu d'ajouter à cette jonction le contournement de Couvin pour lequel des solutions devront être apportées à l'approche de Charleroi, car il est clair que, plus on se rapproche de Charleroi, plus les abords de la N5 sont urbanisés et plus la situation se complexifie.

La sécurité des usagers, et des riverains de la N5 est un élément important dont il faudra tenir compte dans les choix stratégiques à retenir pour drainer, en toute sécurité, le trafic qui sera généré, lorsque l'on rejoindra le ring 3 et le ring 9. À titre de chantiers particulièrement éminents sur cette jonction, nous devons citer la réhabilitation du ring 3 dans sa partie aérienne. Le ring 9 sera aussi réhabilité au niveau du

pont de de l'abeille, des viaducs des zones 7, 8 et 9, et la réhabilitation de la route N5-158 de l'aéroport, en 2012.

Le couloir transversal n°4 Tournai – Verviers est le couloir pour lequel une très grande énergie a été déployée ; il couvre environ 30 % des chantiers que représentent, dans le cadre du master plan, la réhabilitation de l'E42 Il couvre une zone de 1 200 kilomètres aller-retour, dans les deux sens de circulation.

Les objectifs à atteindrepour ce couloir, notamment en matière de mobilité et de sécurité, reposent principalement sur la création de la troisième bande de circulation sur l'E42 entre Daussoulx et Sambreville et entre Andenne et Saint-Georges. Cet élargissement correspond, par ailleurs, à la volonté d'harmonisation de l'ensemble de l'E42 déjà à trois bandes de circulation entre Saint-Georges et Liège, Hautrage et Houdeng et de l'A501 à Sambreville.

Faute de moyens, faut-il le reconnaître, dans le cadre de l'enveloppe qui nous a été impartie et qui se limite volontairement à 500 millions d'euros, les sections Daussoulx-Andenne et Houdeng-La Louvière devront être programmées dans le cadre d'un nouveau master plan.

Le plan routes a également permis de recouvrir en béton armé continu l'autoroute E42 entre Recht et Polleur sur 52 kilomètres et a permis aussi globalement de procéder à toute la réhabilitation de la N62, du moins pour les parties qui se trouvent inscrites dans le cadre du réseau structurant.

L'avant-dernier couloir, qui est le couloir Aachen-Bruxelles, comprend 240 kilomètres dans les deux sens cumulés. L'objectif est de réhabiliter 17 % de ce corridor, soit près de 39 kilomètres de voirie le long de l'E40 entre Aachen, Liège et Bruxelles. Parmi les travaux réalisés et les projets en cours, on peut noter des améliorations attendues sur cet axe, notamment en matière de mobilité, par le renforcement structurel. Cela repose, en grande partie, sur la réhabilitation de certaines sections particulièrement difficiles, à l'époque, mais qui ne le sont plus aujourd'hui, de Waremme-Berloz ou Melen-Cheratte. Nous allons également procéder à la réfection des viaducs surplombant la Meuse et le Canal Albert à Herstal,; vaste chantier qui porte notamment sur le renforcement structurel des viaducs sur lesquels il est prévu de rajouter une bande de circulation en direction d'Aachen, améliorant ainsi les conditions de circulation sur un axe dont le trafic est supérieur à plus de 100 000 véhicules par jour.

Le plan routes a aussi permis de finaliser la reconstruction du viaduc de Boirs, dont la deuxième phase devrait se terminer dans le courant du mois d'avril et de mettre également à l'étude le projet visant à l'amélioration de l'accessibilité de l'extension du zoning des Hauts-Sarts à Oupeye prévue pour 2015.

Pour terminer, j'aborde le sixième couloir, celui de Arlon-Liège, qui comprend l'E46 Sedan-Liège et l'E25 Maastricht-Liège. Sur les 500 kilomètres, dans les deux sens cumulés, le plan routes ambitionne de réhabiliter 66 kilomètres, soit 18 % du total.

On peut également signaler que, dans les années 2003 à 2006, l'E25 autant que l'E411, sur ces jonctions, ont bénéficié aussi de plusieurs chantiers relativement conséquents qui ont permis la réhabilitation complète de l'autoroute entre Werbomont et Neufchâteau sur deux fois 67 kilomètres.

Dans le cadre de ce plan routes, d'autres sections de l'E25 ont été traitées, notamment entre Sprimont et Werbomont et entre Tilff et Embourg à la sortie de Liège, mais également la réhabilitation de toute l'aire autoroutière de Noidré à Sprimont.

En conclusion, pour ce qui concerne le réseau structurant, il me semble que tous les efforts fournis, dans le cadre de ce master plan, devront nécessairement et certainement se poursuivre au travers d'un nouveau master plan qu'il conviendra de mettre sur pied le plus rapidement possible afin de pouvoir réhabiliter l'ensemble des ouvrages qui n'ont pas pu être pris en considération dans le cadre de ce master plan l'objectif étant, de tendre dorénavant, vers un entretien préventif et non plus curatif, de telle manière à prolonger significativement la durée de notre réseau par un coût global moindre.

Les outils de hiérarchisation et de planification des travaux devront être alimentés par des données remises à jour et qui collent à la réalité du terrain. Pour ce faire, il est indispensable d'avoir une bonne connaissance de la structure des chaussées. Des investigations claires, complètes et planifiées seront le fondement du système qu'il conviendra de mettre en place. C'est à quoi nous nous employons actuellement dans le cadre du nouveau logiciel que nous mettons en place pour ce faire.

Sur base de données correctes, les dimensionnements pourront être optimisés, mais également les budgets et estimations.

J'en viens, pour terminer mon intervention, Monsieur le Président, à trois focus particuliers qui concernent tout d'abord l'évolution des recettes propres de la SOFICO, puis la dette et le contentieux.

Il faut dire que la SOFICO n'a pas manqué de dynamismesur le plan de la valorisation du domaine qui lui a été confié et les recettes qui y sont attenantes ont été multipliées par deux en moins de dix ans ; ce qui a permis de lancer le plan routes en quasi-autonomie, en s'appuyant sur des financements de la BEI, du moins temporairement.

Les recettes propres de la SOFICO, faut-il le constater, ont aussi permis de générer, outre l'autofinancement des dépenses du secteur, de nouvelles

initiatives propres au domaine lui-même par le renouvellement des aires de Saint-Ghislain, Verlaine et Barchon, la création de plus de 525 emplacements supplémentaires pour les poids lourds. Si je dois faire une comparaison avec ce qui s'est passé en Flandre, on peut les estimer, en Flandre, à 323 emplacements nouveaux. 200 emplacements nouveaux sont prévus à Verlaine, 30 à Couthuin, 140 à Barchon, et 150 (sécurisés) à Wanlin. Ce qui permet d'augmenter les capacités d'accueil de tous nos parkings pour les poids lourds, dans des secteurs ou des zones particulièrement sensibles, de plus de 17 %, les portant ainsi à 3 600 emplacements pour l'accueil des poids-lourds en Wallonie au total.

Simultanément, nous avons créé aussi une dynamique nouvelle dans le cadre du concept de parking de covoiturage puisque des initiatives ont été prises au niveau de Ittre, Luttre, Andenne et Battice.

Nous avons poursuivi, faut-il le reconnaître également, les projets de centrales hydroélectriques dont les études d'environnement viennent de se terminer. Nous dépassons maintenant le stade des projets pilotes de telle manière à pouvoir équiper en centrales hydroélectriques la Haute Meuse de sept centrales et la Basse-Sambre de six centrales pour une capacité globale de 60 millions de kilowatts-heures par an, ce qui équivaut à une consommation moyenne de 20 000 ménages.

Notre réseau de fibres, quant à lui, outre les fonctionnalités de gestion du trafic, assure actuellement plus de 600 connexions et relie les administrations, les hôpitaux, les universités et les hautes écoles wallonnes, mais aussi les centres audiovisuels de la RTBF et de la BRF et 42 parcs d'activité. Deux cent cinquante-sept pylônes multiopérateurs ont aussi été placés le long des autoroutes et du réseau fluvial et, très prochainement, se lanceront les premières expériences sur le plan du grand éolien, mais également du petit et du moyen.

Je crois que ceci est assez éloquent et nous permet d'aborder le deuxième point qui concerne la dette à laquelle nous sommes arrivés aujourd'hui.

L'endettement de la SOFICO, au 31 décembre 2013, est de 249 millions d'euros. Cet endettement est constitué d'un montant de 49 millions d'euros qui est le reliquat du montant emprunté entre 1994 et 2006 dans le cadre des premières missions de la SOFICO : E25-E40, A8, Canal du Centre, réhabilitation E411-E25 entre 2003 et 2006. En 2016, il sera complètement résorbé.

Un seul montant de 200 millions d'euros à ce jour a été emprunté dans le cadre des missions confiées à la SOFICO depuis 2010 : plan routes, écluses de Lanaye et Ivoz-Ramet, E420 Frasnes-Bruly.

Un dernier focus pour terminer sur le contentieux. Que pouvons-nous dire à son propos ? Si notre endettement est modéré, notre contentieux est aussi des plus maîtrisés également puisque, sur une provision de 10 millions d'euros qui couvre actuellement ce contentieux à ce jour, nous n'avons utilisé que 1,9 million d'euros hors intérêts. Le contentieux demeure en conséquence bien maîtrisé et contenu dans les limites relativement peu importantes compte tenu de l'envergure des chantiers et des montants en jeu.

Comme signalé lors de la précédente audition de la SOFICO en votre Commission des travaux publics, le contentieux avec l'administration fiscale relatif au précompte mobilier des aires autoroutières est toujours en cours. Ce contentieux fait l'objet d'une réclamation en bonne et due forme par la SOFICO, dans la mesure où cette dernière considère que le produit de ces concessions est le produit de l'exploitation d'un droit réel immobilier et non d'un droit mobilier.

Nous en sommes arrivés au stade de l'appel à cet égard. Nous assistons du mieux que nous pouvons les concessionnaires qui sont les seuls à avoir fait l'objet de dispositions de la part de l'administration fiscale. Mais il est vrai que nous devons enregistrer, par voie de conséquence, une diminution de 25 % de nos revenus pour les aires autoroutières. Malgré cela, nous sommes parvenus - comme vous avez pu le voir, en ce qui concerne la gestion de nos recettes propres - à maintenir le rythme de croissance de ces recettes et de les optimiser dans un cadre qui nous permet d'assurer correctement le suivi financier de tous les chantiers qui nous ont été confiés.

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

M. Langendries, Président de la SOFICO. - Monsieur le Président, je serai plus précis sur un problème particulier qui concerne les modifications apportées tout dernièrement au système et au régime de la SOFICO. Je pense qu'il n'est pas inintéressant ni inutile de faire un tout petit historique pour recadrer les différents événements et les différents éléments constitutifs du fonctionnement de la SOFICO.

Depuis sa création par le décret du 10 mars 1994, la SOFICO a toujours été classée en dehors du secteur des administrations publiques par les autorités qui ont été successivement chargées de déterminer ce classement en vertu du règlement SEC 95. Elle relevait ainsi du secteur des sociétés non financières publiques. Elle était considérée comme une unité institutionnelle autonome du Gouvernement, et comme un opérateur marchand, en ce sens qu'elle supporte plus de 50 % de ses coûts de production par des recettes marchandes propres. Par conséquent, son endettement ne devait pas être comptabilisé dans l'endettement de la Région wallonne au sens des critères de convergence du Traité de Maastricht, et ses dépenses n'étaient pas des dépenses publiques au sens de ce traité.

Le capital de la société était essentiellement détenu

par la Région wallonne. Cependant, une part minime de celui-ci était cependant détenue par des opérateurs économiques, dont le statut, privé ou public, a changé au fil du temps. La Commission européenne a estimé que ces opérateurs étaient de nature privée, de sorte que c'est irrégulièrement que la Région wallonne aurait confié ses missions à la SOFICO en 1994. Un accord est intervenu avec la commission en 2010 pour demander aux partenaires privés de se retirer du capital de la société ; ce qui fut fait, de sorte que celle-ci est devenue purement publique. Le dossier a été classé ensuite par la Commission européenne à cette condition. Le décret a donc été modifié en ce sens.

Il résulte de ce qui précède que la SOFICO est devenue *in house* par rapport à la Région wallonne, ce qui permet à cette dernière de confier des missions à la SOFICO sans devoir les mettre sur le marché.

En mars 2013, l'Institut des comptes nationaux a procédé à la reconsolidation des comptes de la SOFICO avec ceux de la Région wallonne. Il n'est pas inintéressant de signaler, en ce qui nous concerne, que nous avons pris connaissance de ce qui, selon l'ICN, était un avis, mais qui était, à nos yeux, une décision, en janvier 2013, si je ne m'abuse, par une petite ligne dans une lettre adressée au Gouvernement wallon et qui avait trait à la reconsolidation de la SRI et dans laquelle on disait qu'il faudrait procéder de la même manière avec la SOFICO. On n'en savait pas plus à ce moment-là.

Dans un premier temps, l'ICN avait estimé que la situation *in house* de la SOFICO devait automatiquement conduire à sa consolidation dans les comptes de la région, et ce, contrairement aux conclusions de l'analyse juridique à laquelle la SOFICO et la région avaient fait procéder au moment du retrait des partenaires privés du capital de la société ; retrait qui avait donné lieu à un nouveau décret et à un accord avec la Commission européenne.

En effet, l'Institut des comptes nationaux déduisait de la situation *in house* de la société qu'elle ne disposait pas de l'autonomie de décision nécessaire dans le régime SEC pour être considérée comme une unité institutionnelle.

La SOFICO a fourni, à ce moment-là, une analyse juridique complète à laquelle l'ICN s'est rangé.

L'institut a, cependant, pour d'autres motifs - c'est bien l'opération de 2013 - considéré que la SOFICO serait tout de même une unité auxiliaire de la région, parce qu'il s'agirait d'une unité filiale dont les activités seraient, selon l'ICN, strictement confinées à la fourniture de services à l'unité mère - la région - et qu'elle fournirait un service identique à celui fourni précédemment par le SPW. Notons également que l'ICN n'a pas remis en cause le caractère marchand de la SOFICO. À la suite de cela, la SOFICO a réagi et a introduit un recours en annulation auprès du Conseil d'État contre cette décision de reclassement.

Outre que la procédure utilisée ne respecte pas les principes de motivation et de bonne et équitable procédure, la décision de l'Institut des comptes nationaux repose, selon nous, sur des motifs erronés tant en fait qu'en droit qui résultent d'une mauvaise interprétation des règles SEC au regard de la situation de la SOFICO.

La SOFICO ne peut, en effet, pas être considérée comme une unité auxiliaire pour plusieurs raisons.

Première raison, le règlement SEC 95 définit l'unité institutionnelle comme étant celle qui est en droit de posséder en toute autonomie des biens et des actifs et est en mesure d'échanger la propriété des biens ou d'actifs lots d'opérations réalisées avec d'autres unités institutionnelles. C'est également une unité institutionnelle qui a la capacité de prendre des décisions économiques et d'exercer des activités économiques dont elle est tenue pour directement responsable en droit et qui a la capacité de souscrire des engagements, de contracter des dettes et autres obligations et passer des contrats en son propre nom. Enfin, elle dispose d'une comptabilité complète ou est en mesure d'en établir une pertinence des points de vue économique et juridique, si cela lui était imposé.

Or, il faut bien constater que l'ICN n'a pas du tout procédé à l'examen de la SOFICO sur base de la définition de l'unité institutionnelle telle qu'elle figure dans le régime SEC.

S'il l'avait fait, il se serait sans doute aperçu que la SOFICO peut acquérir et céder des droits réels immobiliers ou des droits personnels sur des biens immobiliers bâtis ou non bâtis, qu'elle a la possibilité de recourir aux services de tiers, qu'elle peut également participer à des associations ou prendre des participations dans des sociétés commerciales et qu'elle peut conclure toute convention de valorisation commerciale du domaine public routier ou fluvial.

Enfin, la SOFICO peut également effectuer toutes les opérations financières nécessaires dans le cadre de son objet social, qu'elle dispose d'une comptabilité propre soumise à la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité et aux comptes annuels des entreprises.

La deuxième raison pour laquelle la SOFICO ne peut être considérée comme une unité auxiliaire est liée aux critères utilisés par l'ICN.

Nous ne rencontrons pas ces critères de l'ICN et certains sont carrément quasiment erronés.

Certes, la SOFICO preste majoritairement, mais non exclusivement, ses services au bénéfice de la Région wallonne. D'autres opérateurs, qu'ils soient publics ou privés, sont également ses clients. La Région wallonne n'a pas l'exclusivité de ses prestations, ses activités

commerciales sont là pour le démontrer. M. Dehalu vous en a fait une liste ; la commercialisation d'un réseau de fibres optiques, la concession d'aires autoroutières, la concession de centrales de production hydroélectriques, la concession de pylônes multiopérateurs de télécommunication.

Contrairement à ce qu'affirme l'ICN, la SOFICO ne rend pas un service identique à celui fourni antérieurement par le SPW. D'une part, elle assure, à titre onéreux, des prestations de financement, de construction, d'entretien et d'exploitation de grands projets d'infrastructure. D'autre part, elle assure des activités de valorisation commerciale du patrimoine par la mise en œuvre de projets innovants dans le cadre de nouveaux métiers qui n'ont jamais relevé de l'activité du SPW et selon des méthodes industrielles et commerciales.

La SOFICO fixe, elle-même, ses plans d'investissement par le biais du master plan qu'elle a établi à l'aide d'un outil d'aide à la décision qui permet, en toute autonomie, de prioriser les projets sans qu'ils ne doivent être approuvés par le Gouvernement wallon.

En outre, à cette occasion, la SOFICO adopte le cahier des charges de chaque projet individuel en tant que maître d'ouvrage, sans aucune approbation par le Gouvernement wallon.

Enfin, la SOFICO développe, dans ses rapports avec le SPW, une relation de type maître d'ouvrage - maître d'œuvre. En d'autres termes, c'est la SOFICO qui définit ses besoins et les spécifications permettant de les rencontrer. Elle est libre de prévoir l'échéancier et l'ordre de ses investissements en fonction des conventions de péage conclus avec la région.

La conclusion que nous tirons de tout cela est que la SOFICO est, comme elle l'a toujours été, une unité institutionnelle agissant en toute autonomie, au sens du régime SEC, par rapport à la Région wallonne. Actuellement, la décision est tombée ; les comptes de la SOFICO sont consolidés avec ceux de la Région wallonne. Une annulation de la décision de classement par le Conseil d'État pourrait y mettre fin avant que, dans une échéance proche, la SOFICO perçoive les péages routiers - prélèvements kilométriques pour les poids lourds, c'est le fameux projet Viapass - cette perspective s'inscrit à l'échéance du 1er janvier 2016.

La perception des péages directement à charge des usagers transformera automatiquement la SOFICO en concessionnaire de la région selon la définition du concessionnaire qu'en donne le régime SEC. Toujours en vertu de ce régime, elle devrait ainsi être automatiquement déconsolidée. Cette transformation consolidera concomitamment son caractère marchand au regard des mêmes règles.

Entretemps, l'endettement de la SOFICO doit désormais être considéré comme de l'endettement public et ses dépenses comme des dépenses publiques. Il est toutefois à noter que les péages payés par la Région wallonne à la SOFICO ne sont plus des dépenses publiques puisque ces dépenses sont faites à l'intérieur du périmètre public. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement wallon a défini l'empreinte maximum que l'activité de la SOFICO peut avoir sur les comptes de la Région wallonne. Cette empreinte a pour effet de limiter sensiblement les investissements d'infrastructures à partir de 2013.

Pour 2013, à hauteur de 99,2 millions d'euros que la SOFICO a entièrement respectés puisqu'elle n'a utilisé cette marge laissée par le Gouvernement wallon qu'à concurrence de 86,8 millions d'euros.

Pour l'année 2014, la marge de la SOFICO s'est vu s'élever, au-delà de ses moyens propres, au montant de 143 millions d'euros partiellement conditionnés par la valorisation préalable d'actifs, notamment la vente du réseau de fibres optiques.

À cet égard, la SOFICO formule fermement le souhait que cette valorisation d'actifs, qu'elle peut comprendre sur le plan budgétaire, ne remette pas fondamentalement en cause les conditions dans lesquelles elle assure la gestion dynamique du trafic autoroutier dont elle a la responsabilité et qu'elle permette toujours le développement futur, en particulier les projets d'autoroutes intelligentes et de prélèvements kilométriques qu'elle est en train de mettre en place.

À cet égard, force est de constater que les deux projets sont liés et que les procédures d'attribution se poursuivent avec résolution de manière à permettre leur aboutissement pour l'année charnière que constituera, pour la SOFICO, l'année 2016. Entretemps, celle-ci compte rappeler ses 20 ans d'existence au mois de juin de cette année - vous y êtes tous cordialement invités - ainsi que les réalisations majeures qu'elle a permis de réaliser depuis autant d'années dans l'intérêt des usagers et de l'économie wallonne.

Échange de vues

M. le Président. - La parole à M. Mouyard.

M. Mouyard (MR). - Monsieur le Président, je remercie nos amis de la SOFICO pour la présentation faite pour la deuxième année consécutive, elle nous est bien utile et nous permet d'avoir une vision générale de ce qui se fait en matière de travaux publics au niveau de notre région. Ce système fait qu'une partie se fait à travers le budget régional et l'autre partie, pour ce qui est du réseau structurant, par la SOFICO. Si on n'a pas ce type de discussion, il nous est très difficile d'avoir une vision globale.

Monsieur le Président, j'attire votre attention sur le

fait que cette présentation couvre les comptes 2012 et le rapport d'activité 2012, bien que, dans la présentation, on a été un peu au-delà. Si je dis cela, c'est parce que lorsque l'on a, ensemble, traité du budget régional pour l'année 2014 - fin de l'année dernière - on avait émis l'idée que ce qui pourrait être intéressant pour nous, ce serait de, en même temps que l'on analyse le budget régional d'une année, pouvoir analyser les éléments du budget de la même année de la SOFICO qui pourraient venir alimenter notre réflexion au niveau du budget régional, puisque nous avons les comptes 2012. L'année 2013 s'est écoulée entretemps. Mais nous avons déjà voté sur le budget 2014.

À l'avenir, il faudra trouver - on peut continuer avec ce type de présentation, mais il y a un moment charnière au niveau des travaux parlementaires, c'est le vote sur le budget ; cette partie de l'activité est importante - une solution pour que l'on puisse avoir les informations les plus complètes possible au niveau du budget de la SOFICO.

Dans la présentation qui nous est faite aujourd'hui, il y a, dans les documents que vous venez de nous remettre, un certain nombre de tableaux des chantiers réalisés, clôturés, ceux en cours que l'on ne retrouve pas dans les documents initiaux ; ce serait pourtant bien utile.

Je reprends un des tableaux qui est celui qui globalise l'état des chantiers et l'évolution de ceux-ci au 24 janvier 2014. C'est un document que l'on a trouvé sur nos bancs. Si l'on regarde l'évolution du dossier, on s'aperçoit qu'à l'heure actuelle, il y a 206 dossiers traités. On prend là-dedans les dossiers clôturés, en chantier et à attribuer ; tout ceci pour un budget global de 554 millions d'euros et des poussières.

Voilà la photo au 24 janvier dernier. Je me souviens du début de la législature où le prédécesseur de M. le Ministre nous présentait le master plan sur une période 2010-2015 où il parlait du plan routes initial qui se composait à l'époque de 575 dossiers pour un montant de 796 millions d'euros. La BEI, à l'époque, avait donné son accord pour octroyer un prêt pour financer 434 projets pour 636 millions d'euros. L'enveloppe a été limitée à 500 millions d'euros et 416 projets. Tout cela a été adapté au fil du temps, on est bien d'accord. Je pense qu'il y a eu une dernière actualisation faite au niveau de la SOFICO en juin 2013.

Si je fais tous ces rappels, c'est parce que, grosso modo, on parlait de 500 millions d'euros et aux alentours de 350 ou 400 projets. On voit maintenant que, début 2014, on est à 206, mais pour un coût global de 554 millions d'euros. J'ai envie de dire, d'une première analyse, que l'enveloppe que l'on avait prévue est atteinte. On est arrivé, à quelques millions d'euros près, au montant que l'on s'était fixé, mais pour nettement moins de projets qu'initialement prévu puisque moi, j'en vois 206 alors que l'on parlait de beaucoup plus à l'époque.

Là aussi, en termes de transparence et pour mieux comprendre les choses, il serait peut-être bien d'avoir un tableau pluriannuel, année par année, depuis le début du master plan, et que l'on voie encore ce qui est prévu, d'autant plus que vous nous parlez d'un nouveau master plan, du moins que vous appelez de vos vœux, en disant que ce serait une bonne chose que l'on y réfléchisse déjà.

Par rapport à ce qui avait été annoncé et par rapport à ce que l'on peut voir maintenant, nous essayons de mettre les chiffres les uns à côté des autres et de nous y retrouver, mais je pense, je le répète, que pour plus de transparence, on devrait avoir ici, au niveau de la commission, des outils plus faciles à appréhender, sous forme de plans pluriannuels, de tableaux pluriannuels et de projections pour l'avenir.

Un autre dossier de la SOFICO concernait la cartographie stratégique des bruits. Vous vous souviendrez qu'un marché avait été attribué, ensuite une société qui avait été évincée était allée en recours, si je ne m'abuse. À l'heure actuelle, je pense que le dossier n'a pas encore été réattribué. J'aimerais donc avoir un certain nombre d'explications et voir où l'on en est dans ce dossier.

Concernant l'endettement de la SOFICO, vous avez dit tout à l'heure que, pour le principe de la consolidation de la dette telle que requalifiée par l'ICN, il y avait une petite phrase qu'il fallait aller trouver dans un courrier qui avait d'ailleurs un autre objet, c'est ce que vous venez de dire. Cette lettre avait été adressée au gouvernement début 2013 et à cette date, même si la phrase était difficile à trouver, si on lisait attentivement - et j'imagine que le Gouvernement wallon le fait, qu'il lit attentivement les courriers qu'il reçoit - le Gouvernement se rendait compte, dès janvier 2013, qu'il y avait une requalification de la dette.

Vous nous dites, dans la présentation qui est faite aujourd'hui, que l'endettement de la SOFICO est de 249 millions d'euros. Je reprends vos chiffres. Mais dans les 249 millions d'euros, vous ne parlez pas de la BEI et des financements que l'on reçoit de la BEI. Cela ne fait-il pas partie de l'endettement de la SOFICO, puisque c'est quand même de l'argent qu'elle nous prête, que l'on va devoir rembourser ? Pour le peu que je connais en comptabilité, quand on me prête de l'argent, je dois le mettre dans mon poste « dettes » puisqu'à un moment donné je vais devoir le rembourser. Alors que dans les 249 millions d'euros - mais il y a sans doute des éléments à apporter par rapport à cela - on ne parle pas du financement BEI.

Dans le rapport qui nous était remis, en page 25 si je ne m'abuse, il est fait état de la création de 525 emplacements poids lourds supplémentaires portant à 3 600 le nombre d'emplacements, soit une augmentation

de 17 %. C'est bien. Par contre, on en a déjà parlé ici en commission, là où cela pose le plus problème, c'est aux frontières de la région surtout quand on va vers le Luxembourg et la France puisque là, c'est le dimanche - si je ne dis pas de bêtise - que les poids lourds ne peuvent pas rouler et ils doivent s'arrêter chez nous et, souvent, il y a un manque de place aux frontières. Mais pour en avoir déjà discuté avec M. le Ministre, celui-ci a peur qu'il y ait un appel d'air si l'on crée trop de places à ces endroits-là, et que l'on puisse encore en créer et que, finalement, on n'en crée jamais assez. J'aimerais avoir votre avis par rapport à cela.

En page 26 du rapport, comme d'ailleurs dans le rapport précédent, il était fait état de cinq sites retenus par le SPW pour l'installation de centrales photovoltaïques et pour lesquelles, à mon avis, aucun soumissionnaire n'a rencontré les prescrits du cahier spécial des charges. J'aimerais aussi connaître l'état d'avancement de ce dossier.

Au niveau des différents dossiers en cours, il y a celui de la fibre optique. Pourriez-vous faire également le point sur l'avancement de ce dossier puisque la Région wallonne a indiqué son souhait de vendre son réseau fibre optique et que le montant espéré était de 63 à 65 millions d'euros et qu'une partie pourrait être investie dans la poursuite du plan routes. Pourrait-on savoir où nous en sommes à ce niveau ?

Concernant le petit éolien, dans la présentation qui nous est faite aujourd'hui, on parle à un moment donné de 257 pylônes multiopérateurs. Une des premières questions que j'aimerais vous poser est de savoir si ces pylônes multiopérateurs pourraient également servir au petit éolien.

Vous parlez également de grand éolien. Moi, j'avais toujours plus ou moins compris que le long des autoroutes, M. le Ministre tentait de favoriser le petit éolien, mais visiblement vous pensez également au grand éolien. J'aimerais avoir un éclaircissement.

De manière générale, par rapport au petit éolien, certains membres du gouvernement parlent d'un surcoût de 25 à 30 % pour le petit éolien par rapport à sa production potentielle. J'aimerais donc avoir également votre avis sur la question, et connaître le calendrier de la mise en route du petit éolien.

Un autre dossier dont on a déjà parlé, c'était une radio inforoute, comme on a dans d'autres pays. Pourriez-vous également faire le point sur ce dossier ?

On avait, à un moment donné, évoqué également l'éclairage LED sur le réseau structurant. Il y avait eu une expérience pilote sur la N63 à hauteur de Marche-en-Famenne et il semblerait que le test ait été concluant, permettant de belles économies. J'aimerais donc savoir ce que vous comptez faire par rapport à cela.

Une des dernières petites choses, on n'en parle nulle part, mais c'est intéressant parce que l'on voit parfois dans la presse que des sociétés se plaignent du délai de paiement des services publics. Comme vous faites travailler beaucoup d'entrepreneurs, j'aimerais avoir des informations sur vos délais de paiement et voir si tout se fait normalement et de manière acceptable pour les entrepreneurs à ce niveau.

Encore une question au niveau du contournement de Couvin. Il y a une partie de financement BEI et j'aimerais savoir si celle-ci est comprise dans le financement BEI dont je vous parlais tout à l'heure ou si cela vient en plus. Au niveau de la mise à trois bandes de la E42 dans la direction Daussoulx-Sambreville, puisque l'année dernière on a fait Sambreville-Daussoulx, vous vous souviendrez que le dossier avait tellement traîné que l'on arrivait à la date butoir au niveau du permis d'urbanisme. À cause de cela, on avait dû commencer les travaux juste avant l'hiver. On avait compté sur le fait que l'hiver serait bon et donc que l'on pourrait, en se dépêchant, aller très vite et pouvoir faire les travaux et qu'ils ne se prolongent pas ou qu'ils ne soient pas à l'arrêt pendant l'hiver.

D'ailleurs, au niveau du cahier des charges, une grande importance avait été accordée au délai de réalisation. Évidemment, cela ne va jamais comme on le pense. L'hiver a été un peu plus mauvais qu'on ne le pensait et les travaux ont été à l'arrêt. Comme on doit maintenant faire la mise à trois bandes dans l'autre sens, j'aimerais savoir si l'on ne va plus tomber dans le même type de problème et si là, par exemple, le permis d'urbanisme est toujours valable ? A-t-on encore un peu le temps pour être sûr de pouvoir commencer les travaux à un moment propice et donc pas juste avant l'hiver ?

J'ai posé toutes mes questions et je vous remercie.

M. le Président. - La parole est à M. Binon.

M. Binon (MR). - Monsieur le Président, je pense que M. Mouyard a fait le tour des grosses questions que nous avions à poser. Mais je voudrais revenir sur le budget 2014 et avoir une précision. Quand on lit dans le texte des chantiers à attribuer, je suppose que ce sont des choses qui sont dans un budget 2013 ou 2012 et que ce n'est pas le budget 2014. Il serait nécessaire de connaître un peu plus le budget 2014 dans les grandes lignes et ce qu'il prévoit parce que, comme le disait M. Mouyard, c'est un peu notre inquiétude. On vote un budget, vous savez comme moi que les comptes à la Région wallonne arrivent parfois très tard et le budget c'est de savoir ce que l'on va prévoir.

D'abord, je voudrais savoir ce que prévoit le budget 2014, et surtout connaître votre marge de manœuvre, parce que vous avez parlé tout à l'heure des chaînons manquants et je voyais M. le Président qui me regardait avec un sourire assez évocateur. Dans les chaînons manquants, vous avez parlé de la liaison entre

Tarciennes et Charleroi, le R3, le R9, et cætera. Entre la SOFICO ou la Région wallonne, pourriez-vous éclairer les choses parce que l'on se renvoie parfois la balle. Qui a les rênes dans ce dossier ? Quel est le budget possible dont vous disposez et quelles sont les marges de manœuvre que vous avez pour ce dernier chaînon manquant ?

M. le Ministre Di Antonio sait combien nous sommes quelques-uns à être attentifs à ce problème. Nous aimerions connaître vos marges de manœuvre au niveau du budget. Est-ce prévu au budget 2014 ou pas ? Parce que dans les dossiers à attribuer, on ne voit rien. Je ne vais pas dire que c'est obscur, ce n'est pas cela que je veux dire, mais on voudrait bien savoir où cela en est du côté de la SOFICO. Comme cela, c'est plus facile pour comprendre l'évolution parce que cela fait un moment que l'on en parle et que l'on attire l'attention, M. le Ministre Di Antonio le sait, sur l'ouverture en 2016 du chaînon manquant. Le contournement de Couvin va amener des véhicules. Vous avez donné le chiffre tout à l'heure, l'ouverture d'une route d'un chaînon manquant attire des véhicules. Il y a donc un problème de ce côté-là que l'on doit résoudre. Si l'on commence seulement maintenant à penser à des expropriations ou à d'autres choses, on va arriver en 2025 et le reste puisqu'il y aura des recours. Vous avez aussi évoqué tous les problèmes de fonctionnement. Je voudrais avoir votre vision des choses sur ce dossier.

M. le Président. - La parole est Mme Linard.

Mme Linard (Ecolo). - Monsieur le Président, plusieurs questions quant à ce rapport. Tout d'abord, merci d'être à nouveau présent parmi nous et de nous avoir donné une présentation détaillée des différents aspects. Pour revenir à la requalification par l'ICN, on sait donc que la SOFICO a été intégrée dans le périmètre de la Région wallonne à concurrence de 150 millions d'euros pour 2014, si je ne m'abuse. Ces décisions amènent plusieurs questions. Premièrement, où en sont finalement les discussions avec l'ICN ? Avez-vous pu rencontrer l'ICN ? J'entends qu'aujourd'hui, on en est au Conseil d'État. Pouvez-vous nous en dire plus sur le calendrier, et éventuellement sur la suite de cette requalification, contestée par le Gouvernement wallon, je le rappelle ?

Ensuite, je ne sais pas si mes questions vont uniquement s'adresser à la SOFICO ou si M. le Ministre Di Antonio n'aura pas des éléments de réponse à apporter à certains moments, mais vous aviserez en fonction de ce qui vient dans la discussion. À partir du moment où il y a une intégration dans le périmètre, les dépenses que la SOFICO engage risquent ou pourraient mettre à mal l'équilibre régional puisque, fatalement, elles sont intégrées dans le budget de la Région wallonne. La question que je voulais poser, c'est, dans quelle mesure, une collaboration s'est-elle réalisée - ou un contrôle a-t-il été mis en place - pour éviter que l'équilibre soit mis à mal ? Je ne prête pas de mauvaises intentions, c'est une question assez théorique. Mais à partir du moment où cela fait partie du budget régional, il est normal qu'une sorte de contrôle ou de collaboration soit faite pour assurer le respect des montants. Par ailleurs, pour 2015, des décisions ont-elles été prises ? Décisions qui engageraient, par exemple, déjà le Gouvernement wallon suivant par rapport à 2015 ?

J'en viens maintenant à la fibre optique. J'avais la même question que mon collègue : on sait que vous aviez décidé de revendre le réseau de fibres optiques à concurrence de 65 millions d'euros. Où en est-on ? Un appel a-t-il été lancé ? La façon dont cela avance atteint-il les montants espérés ?

Je voudrais arriver sur un point qui n'a pas été beaucoup abordé et qui concerne le développement fluvial. La Région wallonne, outre la SOFICO, s'est inscrite dans le développement de ses infrastructures fluviales au vu entre autres de l'importance économique du secteur. Secteur qui, s'il se développe, va diminuer le trafic des poids lourds qui a impact assez fort sur nos routes tel que vous le disiez dans votre rapport. Vous avez répondu à certaines de mes questions sur le calendrier des chantiers de certaines écluses dont Lanaye, Ivoz-Ramet et Ampsin-Neuville qui ne viendrait qu'après.

J'avais également une question sur la suite : d'autres projets arrivent-ils pour continuer le développement de nos infrastructures fluviales ou n'y a-t-il, pour le moment, aucun projet sur la table ?

Je pense à la liaison Seine-Escaut, par exemple, qui pourrait faire partie des projets et qui est intéressante. Mais peut-être est-ce juste la Région wallonne qui prend cela en charge. La SOFICO est-elle sollicitée à un moment ou un autre ? Y en a-t-il d'autres de manière globale ? La SOFICO va-t-elle continuer à investir dans le développement du fluvial ? On sait que c'est important d'aller vite, je reviens sur les écluses, dans le sens où l'on voit bien qu'il y a des files d'attente encore aujourd'hui qui se créent à certains endroits et que, plus il y a de l'attente, moins il y a des rentrées financières .

J'en arrive aux routes. Mon collègue a repris quelque peu l'historique du plan routes. Si je repars du rapport en tant que tel que nous avions reçu au préalable à ce que vous avez présenté aujourd'hui, il est vrai qu'au départ il était question de 500 millions d'euros pour 416 projets. Dans le rapport, on tournait autour de 200. Vous nous annoncez aujourd'hui 206 projets pour 554 millions d'euros. Quelque part, on a la moitié des projets réalisés par rapport à ce qui était prévu initialement. L'entretien des routes est une priorité tant pour vous que pour la Région wallonne. Malheureusement, on n'arrive pas à rencontrer les besoins nécessaires pour la sécurité des usagers, pour laquelle on travaille à l'entretien. On sait qu'il y a eu du retard avant le début de cette législature, mais aujourd'hui, on n'a pas réussi à combler le retard.

Je ne peux m'empêcher de comparer les 146 millions d'euros investis pour le contournement de Couvin, avec les 94 chantiers qui ont été réalisés pour un montant de 150 millions d'euros ; 146 millions d'euros pour Couvin, c'est 146 millions d'euros en moins pour l'entretien du réseau structurant.

C'est un choix à un moment donné. Je rappelle que l'entretien reste, il me semble, prioritaire pour beaucoup de monde. Il y a donc du travail à faire.

Quelle est la suite ? Comment fait-on pour ces 210 projets, chantiers, qui finalement ne sont pas repris aujourd'hui ou en tout cas, pas dans les 554 millions ? Comment va-t-on réussir à mener à bien ce qui a été prévu ?

Par ailleurs, je vous remercie pour le détail des chantiers que vous nous avez fourni. Vous l'aviez déjà fait il y a un an et c'est vraiment une bonne chose.

Je terminerai par la thématique des poids lourds. Le rapport met en évidence que notre réseau est fortement impacté, peut-être plus que d'autres et pour des raisons diverses, par le trafic des poids lourds, entre autres par la position centrale que nous occupons au niveau de l'Europe. Notre réseau est fortement utilisé et impacté par les poids lourds et s'abîme plus vite qu'un réseau qui ne rencontrerait pas les mêmes conditions.

Dans le futur, et c'est peut-être plus au ministre que je m'adresse ici, comment fera-t-on ? Y a-t-il déjà des projets pour diminuer ce trafic de poids lourds ? Où en est, éventuellement, la réflexion sur le prélèvement kilométrique - que vous abordez dans votre rapport ? Fatalement, ce prélèvement amènerait des entrées financières supplémentaires qui aideraient alors à venir régler certains problèmes d'entretien et de réfection.

Par rapport aux places sur les aires autoroutières - vous en dénombrez 520 en plus avec un total de 3 600 en 2013 - cela constitue-t-il l'entièreté des places que l'on souhaitait construire ? Ne s'agit-il que d'une partie ? C'est une augmentation de 17 %. Visait-on davantage ou pas ? Je rejoins en tout cas M. le Ministre quand il dit que, plus on fait de places, plus il y aura de camions. C'est un peu comme un appel d'air, un peu comme les places de parking autour des gares : plus on crée de places, plus il y a de gens pour venir s'y mettre. Y a-t-il une réflexion à ce niveau ou d'autres projets ?

Je vous rejoins dans l'idée de poursuivre dans le développement de places de covoiturage. C'est aussi une manière de désengorger nos routes.

Toujours concernant ces places pour poids lourds qui ont été en augmentation dans les aires de parking, c'est une bonne chose aussi si, à certains moments, dans les circonstances hivernales que l'on a pu connaître à certains moments, on a pu évacuer les camions pour les mettre sur le côté. C'est une des réflexions que nous avions menées ici, en commission.

J'en finis là pour le moment et je vous remercie pour vos réponses.

M. le Président. - La parole est à Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - Monsieur le Président, étant entendu que je dois être la quatrième ou la cinquième à prendre la parole, je serai plus brève que mes prédécesseurs puisqu'un certain nombre de considérations ont déjà été dites.

Je voudrais également remercier MM. Dehalu et Langendries pour l'exposé du rapport d'activités de la SOFICO. C'est vrai que la SOFICO a prouvé par le passé toute son utilité et, notamment, avec la réalisation des chaînons manquants. Il est évident que, sans ces outils, un certain nombre de ces réalisations, voire ces énormes chantiers, n'auraient pas pu être possibles. Je pense qu'il faut le souligner. Les chantiers mis en œuvre actuellement soulignent l'urgence, et cela a été dit par les orateurs précédents, d'une action concrète et en profondeur sur le réseau structurant, mais pas uniquement.

J'avais quelques questions concernant son financement. La SOFICO est financée en partie par le Fonds du péage et des avaries et, d'autre part, par une dotation de la région, notamment sous forme de redevance d'utilisation de la liaison E25-E40. J'aurais aimé savoir si les projets A8 et E25 ont été amortis depuis leur entrée en service et à quelle hauteur se porte l'autofinancement de la SOFICO. De même, à quelle hauteur va-t-elle se financer auprès des banques ? Enfin, quels sont les montants qui sont mis en réserve, en trésorerie et éventuellement placés et dont dispose la SOFICO ? Sur quelle base ces montants sont-ils évalués, calculés ? La Région wallonne manque actuellement cruellement de moyens pour l'entretien de son réseau secondaire, mais aussi des ponts. On a beaucoup travaillé sur le réseau structurant, mais beaucoup moins sur les ponts et je ne parle pas que de ceux qui sont sur mon territoire. Je pense qu'il est aussi intéressant de voir si l'on n'envisage pas un plan d'investissement pluriannuel de ce point de vue. Il est vrai qu'il faudrait prévoir quelques milliers d'euros en plus pour son entretien, et ce ne serait pas négligeable.

J'aurais voulu savoir si, dans le cadre des travaux pour le réseau structurant, on envisageait systématiquement de revoir l'éclairage sur les routes qui sont réfectionnées, puisque vous avez l'ensemble des dispositifs, et si vous avez envisagé les différents dispositifs d'éclairage en Europe, particulièrement celui de la Grande-Bretagne qui est un peu particulier et pour lequel il y a un éclairage au sol, ce qui permet de ne pas avoir un coût trop important en termes de construction. J'aurais voulu avoir un peu plus d'informations sur ce sujet.

Par rapport aux poids lourds, je voudrais dire que si l'on n'a pas de diminution de poids lourds sur notre

territoire parce que nous nous situons sur un nœud au niveau européen, ce qui fait parfois aussi notre plus-value et le développement économique de notre région, j'aurais voulu voir si vous envisagiez une contribution, et peut-être que la question peut être posée à M. le Ministre, proportionnelle éventuellement à l'usure de ces passages puisque, comme signalé, il est évident qu'une voiture n'abîme pas la route de la même manière qu'un poids lourd.

Enfin, de manière peut-être plus précise sur les centrales hydroélectriques ; cela fait un certain temps que la SOFICO a décidé d'équiper les centrales hydroélectriques mobiles ou voulait en tout cas équiper des centrales hydroélectriques mobiles dans le cadre de concessions de services. C'était vrai sur la Haute-Meuse, sur la Sambre, mais aussi sur l'Ourthe. Monsieur Dehalu, je ne vous ai pas entendu parler de l'Ourthe dans le cadre de votre intervention.

J'aurais bien voulu que vous nous expliquiez un peu les difficultés qui ont fait en sorte que ces barrages n'ont pas encore pu voir le jour, et qui ont allongé les délais. Un calendrier est-il mis sur la table ?

Je vous remercie déjà pour vos réponses.

M. le Président. - La parole est à M. Bastin.

M. Bastin (cdH). - Monsieur le Président, je me joins à mes collègues pour les louanges et les remerciements. Je ne m'étalerai pas, mais merci pour ce rapport et ces présentations.

Quelques questions qui n'ont pas encore été posées.

Quel est l'impact du cahier des charges types Qualiroutes sur le coût des chantiers ? Un kilomètre de route ou d'autoroute, avec ou sans ce cahier des charges, quel est son impact en termes de pourcentage et de coût ?

En page 26 de votre rapport, on voit que dès qu'il y aura la mise en œuvre du projet de péage routier, la SOFICO deviendra un concessionnaire, et cela aura des impacts concernant le régime SEC, dont on a abondamment parlé. Je voudrais savoir si ce régime pourra faire en sorte que l'on maintienne la relation *in house*, et *ipso facto*, s'il sera possible de sortir l'endettement de la SOFICO de la dette de la Région wallonne.

Troisièmement, on a beaucoup parlé de fibre optique et je veux m'assurer que ce soit bien prévu en 2014 comptablement, puisque c'est même lié en termes de montants d'investissement potentiels.

Ensuite, si l'on pouvait faire un point concernant l'autoroute du vent, petit éolien, grand éolien, et quel est le calendrier par rapport à cela jusqu'à présent ?

Enfin, dernier point, je voudrais savoir s'il y a des réflexions en cours concernant un nouveau master plan et la prochaine identification des chantiers prévue. Merci d'avance.

M. le Président. - Voilà donc une volée de questions, presque aussi nombreuses que les camions sur l'autoroute.

La parole est à M. Langendries.

M. Langendries, Président de la SOFICO. - Je répondrai tout d'abord aux questions de Mme Linard qui ont trait au contact avec le Conseil d'État. Si l'on peut parler de contact.

Oui, nous avons eu une rencontre avec l'ICN à la suite de ce que nous appelons « La décision de l'ICN », l'ICN se retranchant toujours derrière une définition de ce qu'elle a fait par un avis. Elle dit que c'est un avis, un avis transmis, bien entendu, à Eurostat.

Compte tenu de cette décision, nous avons demandé à rencontrer l'ICN pour apporter nos arguments et nos contre-arguments par rapport à l'ensemble des considérations de leur avis à Eurostat, pour souligner, tout d'abord, et nous l'avons indiqué dans la présentation, que nous avons fait l'objet d'une procédure de l'ICN qui était inéquitable et totalement contraire à la forme requise en termes de contact entre institutions.

Par exemple, nous avons pu quand même nous rendre compte que l'avis de l'ICN avait été envoyé à Eurostat sans que nous en ayons eu connaissance ou sans que nous n'en ayons été avertis, ce qui est anormal dans une procédure. On fait un questionnement par rapport à l'unité institutionnelle qui est ainsi visée par un avis qui vaut décision. Donc, nous avons effectivement eu cette rencontre réunissant la SOFICO, l'ICN et des représentants du Gouvernement wallon. Cela n'a pas été vraiment un contact, cela a été une répétition d'arguments, d'abord erronés, et ensuite le maintien d'une position qu'il semblait criminel de remettre en cause.

Nous n'avons pas accepté et nous avons décidé à l'unanimité - et nous en avons fait part au Gouvernement wallon - comme unité institutionnelle indépendante du Gouvernement wallon, par rapport à ce type de décision. Nous avons décidé d'aller en recours au Conseil d'État. J'ai d'ailleurs appris, par ailleurs, que la SRIB a fait la même opération, et a donc également déposé un recours au Conseil d'État. Ce que cela va donner, nous n'en savons rien. Ce dont nous sommes persuadés, c'est que cela va prendre du temps. Nous ne sommes pas persuadés qu'il y ait, au Conseil d'État, ni auditeurs ni conseillers qui sont à ce point spécialisés qu'ils peuvent aller vite dans ce dossier, mais je vous avoue que nous avons, par rapport à la forme et au fond, des chances de gagner.

Par rapport à la situation « avis qui vaut décision » qui nous requalifie, nous avons un engagement de

dépenses qui ne peut pas et ne dérangera l'équilibre régional. Nous avons, en 2013 et en 2014, reçu le montant de l'empreinte pour ces deux années, puisque nous nous sommes reconsolidés en 2013, et nous n'avons pas dépassé le montant, nous sommes légèrement en dessous. Pour 2014, le montant décidé par le Gouvernement wallon en termes d'empreinte est 143 millions d'euros moins le montant estimé de 65 millions d'euros, ce qui nous donne un montant de 78 millions en termes de prudence. C'est le montant sur lequel il faut travailler.

En ce qui concerne le réseau de fibres optiques, puisque c'est bien de la vente de celui-ci qu'il s'agit, les travaux sont en cours pour déterminer précisément quelle valeur on peut donner à celui-ci. Il a été estimé à 65 millions d'euros, mais il faut savoir quelle est sa valeur précise. Il y a donc des travaux effectués en coordination avec les cabinets concernés, à savoir les travaux publics et les télécommunications, la SOFICO et le SPW, ainsi que des cabinets d'avocats et une société d'audits qui nous permettent de mettre, sur le marché, un appel d'offres qui soit sérieux, complet et qui puisse approcher les montants estimés par le Gouvernement wallon.

Il y a un comité de suivi composé de l'ensemble des institutions dont je viens de parler, et qui s'est déjà réuni, dont le premier objectif est la définition de ce qu'est le réseau de fibres optiques qui doit être mis sur le marché. Par rapport à cela, il y a un certain nombre d'éléments qui sont essentiels, le réseau de fibres optiques a des partenaires publics en nombre ; la RTBF, la BRF, l'armée et un certain nombre de grands zonings industriels, des universités, et cætera. Il faut donc tenir compte de tout cela et de la manière dont ce sera comptabilisé dans le réseau. Donc, on avance. Nous pensons qu'il faudrait pouvoir arriver, dans le courant du mois de mars, à quelque chose de plus précis, c'est-à-dire à un appel, sur le marché, pour la vente du réseau.

En ce qui concerne 2015, il n'y a pas d'engagement pour cette année-là. La prudence et l'opportunité existent pour que la SOFICO ne décide pas, pour l'instant, d'engagements en 2015, puisqu'il faudra encore qu'une empreinte soit, à ce moment-là, déterminée par un gouvernement.

Je voudrais dire un mot concernant les différences qu'il peut y avoir entre les montants de départ, à savoir environ 700 millions d'euros, environ 500 dossiers. Vous devez savoir que, lorsque l'on a entamé le processus du master plan, on a déterminé un certain nombre de dossiers, et on est arrivé à dire qu'il s'agissait d'un montant de 796 millions d'euros, sur base des éléments que nous donnaient toutes les directions territoriales qui amenaient le dossier. Vous pensez bien que, quand il y a eu un appel d'air comme celui-là, en disant qu'il y a 500 millions d'euros sur cinq ans pour le réseau structurant, tous les dossiers qui existaient sur plan ou en projet dans les différentes directions territoriales du SPW sont sortis. Il y avait aussi certains dossiers qui dataient de plusieurs années. Donc, quand on a fait l'actualisation du plan au fur et à mesure, on s'est rendu compte qu'un certain nombre de dossiers devaient être revus. Je peux vous dire que le pourcentage de dossiers revus à la baisse par rapport aux prévisions faites par le SPW doit correspondre à zéro virgule et quelques pour cent. On a donc dû s'adapter à des dossiers qui, sortant leurs effets sur le terrain, ont été revus vers des chiffres extrêmement précis pour aboutir à ce à quoi on en arrive aujourd'hui.

On s'est aussi rendu compte, dans le cadre de l'évolution du plan, que toute la problématique des ouvrages d'art s'est posée. On a rencontré un certain nombre de surprises en ce qui concerne les ponts, les ponts étant un des éléments majeurs de l'année 2014.

Effectivement, on n'a pas rencontré tous les objectifs fixés, mais on avait un tel retard que cela n'était pas possible de le compenser en cinq ans. Il faut être clair, si l'on veut que le réseau soit bien en ordre, il faudra un nouveau plan de cinq ans. De quel montant ? Cela, c'est la raison qui le déterminera. Je ne vois cependant pas comment faire autrement par rapport à tout cela, sachant que le prélèvement routier 2016 servira à l'entretien de l'ensemble des routes wallonnes qui ont été réhabilités.

Voilà, c'était ma partie, maintenant je laisse la parole à M. Dehalu.

M. le Président. - La parole est à M. Dehalu.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Je crois que je vais prolonger la réflexion de notre Président par rapport à toutes les questions qui ont été posées. Elles sont nombreuses, vous pouvez intervenir à nouveau immédiatement, de telle manière à ce que mes réponses soient les plus précises possibles.

Pour ce qui concerne les chiffres cités par notre Président, c'est vrai qu'il y a 796 millions d'euros de dossiers qui ont été proposés par le SPW en 2010, et cela représentait à peu près 575 projets. Il faut dire que la BEI nous a fait des propositions qui pouvaient aller jusqu'à la prise en charge des 636 millions d'euros de dossiers, mais les capacités d'autofinancement de la SOFICO ne permettaient que 500 millions de chantiers. Il est certain qu'à ce moment-là, le nombre de dossiers qui pouvaient être pris en considération ne pouvait plus représenter ce montant de 575 projets, et qu'il y a eu une décroissance progressive de ces projets, d'autant plus que nous avons pris la précaution aussi de mettre dans cette enveloppe 50 millions d'euros en provision, parce que tant que nous n'avons pas les derniers décomptes, il pouvait y avoir des surprises de dernier parcours, et dans ce cadre-là, nous devions donner toutes les assurances t au niveau des équilibres budgétaires de la SOFICO que pour le Gouvernement wallon, et éviter toute intervention additionnelle de sa part par rapport à ce qui avait été prévu. Nous nous sommes retrouvés, en

2012, le rapport le cite à 308 dossiers.

Alors, quelle est la situation par rapport aux 206 que je vous ai cités ? Il se fait qu'à ces 206 dossiers, ont été administrativement et fort logiquement fusionnés 100 autres dossiers qui sont des projets périphériques aux jonctions qui font l'objet de l'énumération ici. Donc quand on cite le chiffre de 206 dossiers, disons qu'ils renferment, en quelque sorte, 100 autres fiches qui avaient été proposées par le SPW, et qui ont été fusionnées du fait de leur proximité par rapport aux autres projets. Il était tout à fait logique de faire des cahiers des charges les plus cohérents possibles pour pouvoir les prendre en charge.

Il est bien certain que la décroissance, malgré tout, du nombre de dossiers postulait, dès le départ, la reconduction d'un deuxième master plan, puisque nous ne pouvions pas prendre en charge la totalité de ce dossier, d'autant plus que la BEI était très restrictive pour ces interventions, parce qu'elle est encadrée logiquement aux seuls dossiers qui portaient sur le réseau transeuropéen de transport ou les routes qui étaient classifiées OCDE comme telles. Dès lors, tout en faisant le maximum, ils ont limité eux-mêmes leurs interventions à ce niveau-là, ce qui nous a mis en position de devoir affronter, malgré tout, parallèlement mais concomitamment, des dossiers quand même urgents pour les nationales.

C'est dans ce cadre-là que nous avons pris un programme additionnel, au-delà des 308 dossiers que j'ai cités tout à l'heure, de 44 millions de dossiers urgents, pour ce qui concerne les nationales, ce qui correspond, en quelque sorte, au différentiel que nous avons maintenant : 500 millions de dossiers plus le solde qui vous permet d'atteindre 554 millions de dossiers, c'est-à-dire 54 millions qui concernent essentiellement ce que nous appelons le programme spécial de réhabilitation des nationales ou de sécurisation des nationales.

Le deuxième master plan doit-il s'identifier ne sera-t-il que le prolongement du premier master plan ? Je ne le crois pas parce que je crois que nous sommes parvenus quand même, force est de le reconnaître lorsque nous empruntons l'ensemble de nos jonctions, à circonscrire les grands points noirs et qu'il n'y a plus de grosses surprises à ce point de vue là. Je crois que le futur master plan, si on doit l'envisager, sera plutôt orienté vers l'entretien.

Plutôt que d'avoir à réhabiliter en profondeur, je crois que nous aurons, ne fût-ce que parce que nous avons quand même réhabilité plus de 683 kilomètres de chantiers, dans les deux sens, faut-il le dire, soit à peu près, dans les deux sens cumulés, 300 kilomètres de front. Cela représente quand même un cinquième de nos autoroutes, ou de nos routes nationales, ce qui est un chiffre extrêmement important . Il faut maintenant les entretenir correctement dès le départ, autant que les autres parties qui étaient déjà correctes et que nous n'avons pas dû réhabiliter, bien évidemment.

Donc, il va certainement y avoir une réflexion dans la manière d'appréhender les choses à l'avenir, d'orienter les choses vers l'entretien, et donc d'intégrer prioritairement, en quelque sorte, dans la dynamique du futur master plan, ou nouveau plan routes 2, comme M. le Ministre l'a annoncé, une dynamique d'entretien. Puis, ce n'est qu'en cours de route, si nous remarquons encore qu'il y a des choses à réhabiliter, que nous agirons dans le cadre des contrats spécifiques que nous allons passer avec les entreprises, à ce point de vue là.

M. Mouyard (MR). - Je me permets d'intervenir puisque vous proposiez que l'on réagisse comme cela, tout de suite, pour vider le thème, le sujet.

Visiblement, on est d'accord sur les chiffres, puisqu'à l'époque, on parlait de 575 dossiers pour un montant de 796 millions, puis avec une enveloppe de 500 millions on est descendu à 416. Puis, à un moment donné, on a parlé de 323 et, courant 2012, on était à 308, d'où mon étonnement des 206 aujourd'hui, mais vous me dites que, là-dedans, je dois prendre 100 dossiers en plus qui ont été fusionnés avec les 206.

Très bien, pas de problème, mais il serait vraiment intéressant, Monsieur le Président, parce que l'on avait reçu la liste, au début de l'annonce, quand le prédécesseur de M. le Ministre nous avait annoncé le premier master plan, la liste de tous les chantiers. Je ne sais pas dire, à l'heure actuelle, ce qui a été fusionné avec quoi. Donc, ce qui serait intéressant, c'est d'au moins avoir la centaine de dossiers, avoir le nom, avoir un tableau, suivant la présentation que cela doit avoir.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Nous pourrions le joindre au rapport.

M. Mouyard (MR). - Ces chantiers ne figurent pas tels quels, mais ils sont faits, puisqu'ils ont été fusionnés. Cela me paraît effectivement important.

M. le Président. - Si on peut joindre la liste au rapport, Monsieur Mouyard, cela vous convient ?

M. Mouyard (MR). - Oui.

M. le Président. - Très bien, on fera cela.

M. Mouyard (MR). - Il importe que l'on comprenne bien quelle est cette centaine de dossiers.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Ils seront identifiés comme tels.

M. Mouyard (MR). - Sur base de toutes ces explications, j'en déduis que le master plan 1, en tout cas en termes de planification, est terminé, puisqu'on y est. Certes, il y a encore à attribuer, mais c'est fait. Donc, maintenant, et vous l'appelez de vos vœux, il faut

réellement réfléchir à un master plan 2.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Vous avez parfaitement raison, et c'est dans ce sens-là qu'il faut déjà travailler aujourd'hui pour demain, parce que demain est vite arrivé, et je crois que tous les logiciels que nous mettons en place, et ce sont des logiciels professionnalisés, devront maintenant intégrer cette dynamique d'entretien, qui viendra additionnellement se surajouter aux autres dossiers qu'il reste, malgré tout, à traiter.

M. Mouyard (MR). - Je vous remercie.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Alors, deuxième point : la cartographie bruit.

Effectivement, nous avions une cartographie bruit pour toutesles routes qui enregistraient plus de six millions de véhicules.Nous sommes actuellement en train de finaliser le nouveau cahier de charges pour les cartes de bruits des jonctions de moins de 6 millions de véhicules, puisque cela a été remis sur le marché. Les réunions ont lieu actuellement entre le département et la SOFICO pour sa finalisation, et je crois que pour le mois prochain, ce dossier passera certainement au conseil d'administration de la SOFICO, ce qui permettra, malgré tout, d'intégrer cette préoccupation de la protection du bruit dans le cadre du nouveau master plan.

Il faut savoir que, lorsque la Commission européenne a prévu le prélèvement kilométrique - bien évidemment comme le disait M. le Président, mais vous posez la question à juste titre - il s'agissait, malgré tout, de faire face non seulement aux dégradations des poids lourds, qui représentent quand même 90 % des dégradations que l'on enregistre sur les routes, mais aussi aux conséquences de la mise en œuvre de ces deux directives qui vont entrer en application et qui permettront aussi de faire face à des montants significatifs.

Deux directives sont prises à cet égard, la directive bruit et la directive sécurité. Je crois qu'il y a une certaine logique au niveau de la Commission européenne d'avoir prévu les moyens pour faire face à ces deux obligations qu'elle nous imposait.

Pour l'endettement de la SOFICO, qui est de 249 millions d'euros, il y a 49 millions d'euros de *phasing out*, pourrait-on dire, par rapport aux chantiers que nous avons entamés depuis 1994. Dans les chantiers que représente, pour répondre aussi à la question de Mme Morreale par la même occasion, la sortie des emprunts relatifs à la liaison E25-E40 à l'A8 et au Canal du Centre, il n'y a plus que 16 millions d'euros à rembourser, ce qui fait dire aussi qu'une dynamique est mise en place au niveau de la SOFICO, d'une part, pour ne pas tirer au maximum les lignes de crédit qui sont les leurs. Dans tous les projets que nous avons initiés, nous n'avons jamais utilisé la totalité des lignes de crédit qui nous sont imparties, fort heureusement, parce que cela libère quand même le budget non seulement de la SOFICO mais aussi le budget régional de charges additionnelles en conséquence. D'autre part, nous avons mis en place une mécanique qui visait à une résorption volontariste des remboursements d'emprunts dans le cadre de montants d'amortissements d'à peu près 16 millions d'euros par an que nous remboursons. Nous arrivons à la fin de ces emprunts.

Les 249 millions d'euros, pour pouvoir vous apporter précisément la réponse, ce sont tous des emprunts BEI. Donc, nous ne sommes jamais allés jusqu'à devoir solliciter d'autres établissements à ce jour, et les 200 millions d'euros d'emprunts que nous avons contractés actuellement sont des lignes de crédit qui nous ont été dédicacées pour le réseau structurant, mais aussi dans le cadre de la réalisation des ouvrages d'art relatifs au réseau fluvial c'est-à-dire l'écluse de Lanaye, et l'écluse d'Yvoz-Ramet.

Ce sont ces trois lignes de crédit sur lesquelles nous nous fondons pour l'instant.

Dire ce que ce sera pour l'avenir, je crois qu'il faut faire preuve de prudence, parce que force est de reconnaître que la dynamique que nous avons mise en place, qui est une dynamique qui vise à suivre le rythme des chantiers et non pas le rythme budgétaire de ceux-ci - ce qui nous différenciait par rapport au passé - fait en sorte que nous faisons quand même des économies d'échelle relativement importantes, qui représentaient, pour les trois premiers chantiers que nous avons dû rencontrer, à peu près une économie de 30 %. C'est pour cela qu'additionnellement aux avantages que nous avons eus dans le cadre de l'assujettissement à la TVA - qui fait que l'on ne paie pas la TVA pendant la période de construction mais durant la période d'exploitation, et sur une période lissée par la suite, et pour laquelle nous avons plus de moyens pour pouvoir le faire sans devoir emprunter - nous faisons quand même des économies d'échelle extrêmement importantes, à tel point - et je crois que le rapport de gestion le dit - que le coût des trois premiers chantiers que nous avons réalisés, qui était prévu à hauteur de 50 millions d'euros jusqu'en 2017, en 2000, a été réduit à 35 millions d'euros, avec un niveau d'endettement qui nous permet, aujourd'hui, de nous trouver dans une situation fortement assainie, puisque nous n'avons quasiment plus d'emprunts qui se rapportent aux ouvrages que nous avons mis en œuvre. Avec cet autre avantage quand même pour l'économie, c'est que ces ouvrages ont été mis en circulation 17 ans plus tôt et quand vous voyez le trafic que génère le Tunnel de Cointe, l'autoroute A8 autant que le Canal du Centre, je crois que notre objectif à tous, de la Région wallonne et de la SOFICO, a été rencontré.

M. Mouyard (MR). - Pour l'endettement, pour être sûr que l'on se comprenne bien, les 249 millions d'euros d'endettement ont été calculés après les comptes de

l'année 2012 ?

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - C'est fin 2013.

M. Mouyard (MR). - Fin 2013, d'accord. Mais donc là-dedans, il n'y a pas encore tout ou partie des 500 millions d'euros BEI pour le master plan actuel ?

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - En fait, la BEI n'intervient que pour 50 %, donc nous avons les ressources propres de la SOFICO qui viennent se surajouter, pendant la période d'investissement, aux moyens complémentaires de la BEI pour 250 millions d'euros, et c'est sur base, à la fin du programme, qu'à ce moment-là, les moyens propres de la SOFICO servent à rembourser, à leur tour, les apports qui ont été effectués par la BEI.

C'est un comportement vertueux et qui fait en sorte que nous parvenons à prendre en charge cela sans surcoût additionnel.

M. Mouyard (MR). - Les 250 millions d'euros BEI - master plan, à l'heure actuelle, ne sont pas encore là, parce qu'il n'y a pas lieu qu'ils y soient encore.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Dans les 200 millions d'euros, ils y sont en partie.

M. Mouyard (MR). - Il y a déjà des fonds de la BEI dans les 250 millions d'euros.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Oui, parce que pour tout euro que la BEI apporte, il doit y avoir un euro régional additionnel.

M. Mouyard (MR). - Dans les 249 millions d'euros que vous avez signalés, vous avez parlé de 16 millions d'euros qui allaient bientôt être remboursés, mais ce n'est pas pour cela que les 249 millions d'euros vont disparaître, puisque vont venir s'ajouter à cela, au fur et à mesure de l'évolution des chantiers, le reste des emprunts BEI qui viendront sous forme d'endettement. On est bien d'accord.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - C'est tout à fait vrai, mais avec le fait que les 16 millions d'euros qui servaient à apurer les anciens emprunts serviront, à leur tour, à apurer les nouveaux emprunts.

M. Mouyard (MR). - Tout à fait.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Sans surcoût.

M. Mouyard (MR). - Donc il y aura encore, au cours des années prochaines, une partie des 250 millions d'euros qui arriveront dans l'endettement.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Proportionnellement à l'ampleur des chantiers, on doit reconnaître quand même que le recours aux emprunts est extrêmement modéré.

M. Mouyard (MR). - Merci.

M. le Président. - La réponse clarifie-t-elle les choses pour vous, Monsieur Mouyard ?

(Réaction de M. Mouyard)

Très bien.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Mais ce ne sont pas les dernières questions.

Les emplacements poids lourds supplémentaires et le problème aux frontières, c'est un problème extrêmement délicat. Je reconnais que l'augmentation de la capacité d'accueil de nos poids lourds est relativement coûteuse, parce qu'un emplacement pour un poids lourd coûte 20 000 euros. Il faut savoir qu'il y a eu un effort particulièrement intense de la Région wallonne qui subit un trafic de transit extrêmement important d'à peu près 30 % de poids lourds sur nos autoroutes, alors que sur des autoroutes traditionnelles, nous sommes autour de 10 à 15 %. Il est effectif qu'au-delà de cela, nous devons accueillir les poids lourds.

Ces accueils de poids lourds, vous avez pu le remarquer, ont été concentrés sur les aires autoroutières qui sont actuellement remises sur le marché : Verlaine, Barchon, un parking additionnel à hauteur de Wanlin, et la dynamique mise en place dans le cadre du projet qui sera le nôtre et qu'a évoqué notre président, qui est le projet d'autoroute intelligent, visera, justement, à donner une information pour que ces parkings soient de préférence utilisés, et que les poids lourds ne restent plus soit à l'entrée soit à la porte des frontières et, souvent, dans des conditions dangereuses, puisqu'ils se garent sur la bande des pneus crevés, que ce soit au niveau de Luxembourg ou de Saint-Ghislain.

Je crois que le projet que nous allons mettre en place, dans le cadre du projet d'autoroute intelligente, qui va démarrer, comme on l'a dit, en 2016, visera justement à donner une information aux conducteurs de poids lourds par différents moyens.

On a parlé tout à l'heure de la radio Inforoutes. C'est justement un des objectifs que compte rencontrer ce projet de radio Inforoutes, à savoir de pouvoir créer, avec l'ensemble des partenaires publics et privés, Coyote et ainsi de suite, un centre ou un *dispaching* d'informations qui permettra, tant aux partenaires privés qu'aux partenaires publics, par le biais de leurs canaux traditionnels, d'informer les usagers privés tout d'abord, mais aussi les poids lourds, pour leur donner la possibilité d'être informés sur les disponibilités que les parkings offrent à certains endroits, de telle manière à décongestionner l'ensemble des endroits où il y avait quand même une inquiétude qui se faisait jour

régulièrement, puisque la Belgique est au surplus entourée de pays dont les frontières sont fermées durant les week-ends, que ce soit en Allemagne, au Luxembourg ou en France..

Nous faisons en sorte que cette dynamique réponde le plus possible aux attentes à partir de l'année 2016. Nous préparons deux projets en conséquence : un projet d'information via le projet d'autoroutes intelligentes, qui sera mis en place dans le cadre d'un partenariat public-privé aussi, et le projet d'info trafic qui sera également en œuvre au travers d'un partenariat, me semble-t-il, fort intelligent, avec tous les partenaires qui s'occupent de la gestion routière, que ce soit dans leur rôle de puissance publique ou dans le cadre de conventions contractuelles qu'elles ont conclues avec les différents automobilistes qui se sont raccordés aux différents intermédiaires en la matière.

Pour ce qui concerne les centrales photovoltaïques, nous avons lancé, il y a cinq ans, un projet de centrale photovoltaïque, parce que l'on s'était dit que le projet était peut-être mûr. Nous avions le souhait de lancer un pilote au travers d' emplacements qui pouvaient recueillir ce type de technologie, qui étaient les nœuds autoroutiers - on avait pensé à Loncin, Grâce-Hollogne, Daussoulx - en se disant que ces points d'accueil étaient extrêmement intéressants, dans la mesure où ils étaient naturellement sécurisés, ils avaient des cabines et des câbles haute tension. Force est de reconnaître que, dans le cadre de projets industriels, la législation wallonne ne suit pas, et donc nous ne pouvions pas bénéficier de certificats verts, si bien que nous avons peu de retour à ce point de vue là, si ce n'est des conditions qui étaient posées par les soumissionnaires, qui nous demandaient de changer ou d'optimiser notre législation, ce que nous ne pouvions pas, en tant que tel, poursuivre.

Nous avons donc suspendu ce projet-là. Actuellement, nous réfléchissons dans le cadre d'un projet plus large en ce qui concerne la poursuite de production d'énergie douce. Dans le cadre de l'éolien, nous pensons pouvoir faire ouvrir aux différents protagonistes qui seraient intéressés par la chose, nos projets éoliens, grands, petits ou moyens, et de leur laisser aussi la faculté, concomitamment, de développer des projets photovoltaïques. C'est actuellement l'objectif qui est le nôtre, si ce n'est que dans l'entre-temps, dans le cadre de la gestion des aires autoroutières, nous avons déjà imposé à tous les concessionnaires privés de l'autosuffisance énergétique au travers de panneaux photovoltaïques, ce qui est un résultat que nous avons déjà acquis à ce jour. Je reviendrai sur le projet éolien.

M. Mouyard (MR). - Sur le photovoltaïque, vous dites que vous n'avez pas continué dans le projet, parce que vous ne saviez pas obtenir des certificats verts.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Des certificats verts pour des projets industriels.

M. Mouyard (MR). - D'accord.

Par rapport à la législation wallonne en la matière, vous avez dit que vous ne saviez pas obtenir des certificats verts, mais n'y avait-il pas d'autres montages possibles, c'est-à-dire mettre les terrains à disposition, d'une manière ou d'une autre ? Parce que si cela n'allait pas à l'époque, pourquoi cela irait-il maintenant avec l'éolien ? Vous venez de dire que, dans le cadre des projets éoliens, on pourrait éventuellement repenser aussi au photovoltaïque.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Parce que le projet éolien actuellement est conçu dans le cadre d'une proximité vis-à-vis de lieux de consommation, que ce soit à Strépy, que ce soit à Daussoulx. Alors, à ce moment-là, nous créons une nouvelle dynamique, qui n'est plus de la production à distance de l'électricité qui doit passer par un distributeur, mais ce seraient des projets conçus, pour produire de l'électricité qui serait consommée sur place, principalement par les centres que nous gérons. C'est un projet qui n'est malgré tout pas simple.

Concernant les pylônes multiopérateurs, nous en avons 249, que nous développons avec les différents gérants de mobilophonie, il y en a trois. Ce sont des projets qui évoluent très bien, d'autant plus qu'avec la 4G, ils vont être amenés à utiliser davantage le réseau de fibre optique, qui sera d'un apport additionnel pour eux. Mettre au surplus des éoliennes sur les pylônes multiopérateurs existants, ce serait difficile, puisqu'ils ont été conçus essentiellement pour porter des antennes. Le concevoir dans le futur dans le cadre de projets intégrés, oui, c'est une chose que nous pouvons envisager. Au-delà de cela, dans les projets qui sont actuellement réfléchis, on pense aussi à ce que l'intégration puisse éventuellement envisager une dynamique d'éclairage, de pose de caméras et toutes sortes d'accompagnements dans le cadre du projet d'autoroute intelligente, qui pourraient fort opportunément s'intégrer aux pylônes multifonctionnels, en ce compris le petit éolien.

Concernant la radio Inforoutes, je crois que j'ai répondu.

Par rapport à l'éclairage LED, une expérience pilote s'est faite sur la N63.

M. Mouyard (MR). - Excusez-moi, concernant l'éolien, vous prévoyez aussi de développer le grand éolien en bordure d'autoroutes.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Oui. J'aurais tort d'exclure cela. Il est certain que le problème est plus complexe en ce qui concerne le grand éolien sur des zones routières ou autoroutières, parce que le domaine des routes et des autoroutes est extrêmement exigu. Le vent ne va pas toujours dans le sens de l'autoroute, ce qui fait que nous avons des

capacités limitées de pouvoir placer des pieds d'éoliennes grand éolien le long des autoroutes, d'autant plus qu'il y a toujours la problématique des francs bords qui impose un recul suffisant que pour envisager l'éventualité de la chute d'une grande éolienne. Nous devons prendre par rapport au corps de chaussée un recul de 100 mètres au moins, ce qui limite fortement leur présence.

M. Mouyard (MR). - Autant dire que, pour le grand éolien en bordure d'autoroutes, c'est plutôt négatif.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Non. À ce moment-là, il y a d'autres zones que nous devons envisager et qui sont les nœuds autoroutiers que nous avons évoqués tout à l'heure ainsi que les parkings autoroutiers concédés ou non concédés qui constituent, quant à eux, des aires de recul qui pourraient assumer, à ce niveau-là, l'accueil de grandes éoliennes.

M. Mouyard (MR). - Donc, par rapport au nombre de kilomètres d'autoroute, cela sera minime ?

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Le nombre de nœuds autoroutiers est quand même fortement important, leur dimension est vaste, et nous avons 40 parkings ou aires autoroutières concédées ou non, qui pourraient accueillir le grand éolien. Dans le cadre des études cartographiques que nous faisons actuellement, nous envisageons la pose de grandes éoliennes à ce niveau.

Concernant les délais de paiement de la SOFICO, celle-ci paie ses fournisseurs sans exception le soixantième jour, ni un jour avant ni un jour après. Pour les sommes extrêmement importantes, nous prévenons même les entreprises qui vont recevoir les sommes, pour créer un agenda très convivial avec elles, parce que recevoir parfois de l'argent trop tôt les perturberait autant que de les recevoir trop tard. Dans ce cadre-là, comme nous payons le jour même, nous avons très peu de charges d'intérêts, elles sont dérisoires, sinon existantes.

Quant à la mise à trois bandes entre Daussoulx-Sambreville, nous avons subi les aléas de l'hiver particulièrement rigoureux de l'année dernière. Nous ne sommes pas dans le même contexte que cette année-ci. Les travaux ont commencé plus tard, tout naturellement. Dans ce cadre-là, faut-il le reconnaître que Sambreville-Daussoulx a été réalisé, mais avec aussi la mise en place de la berne centrale pour le sens Daussoulx-Sambreville. Donc, les travaux qui vont débuter dans quelque temps sur la E42, pour réaliser cette jonction, vont se terminer dans les conditions très réduites en termes de délais de cette année.

M. Mouyard (MR). - Excusez-moi, dès lors que dans le cahier des charges dans l'autre sens une grande importance avait été mise sur le délai de réalisation pour l'octroi du marché, puisque d'ailleurs la société qui a eu le marché n'était pas la moins chère mais avait le délai de réalisation le plus court, malgré l'interruption hivernale, est-ce que le délai d'exécution a été respecté ?

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Le délai a été fortement perturbé par les conditions climatiques et par l'obtention du permis de bâtir qui a été octroyé juste à la fin de l'année 2012, faut-il le reconnaître. Puis, il y a eu une prolongation dans le cadre de l'année 2013, du fait des conditions hivernales particulièrement difficiles, qui ont fait en sorte que nous n'avons pu lancer les travaux que le 15 avril de cette année-là, donc à une période tardive.

Nous avons pu terminer, malgré tout, juste avant les vacances, la section Sambreville-Daussoulx, avec, en plus, le constat que les terrassements, pour ce qui concerne le sens inverse, autant que la berne centrale ont été réalisés. J'espère que nous aurons terminé tout cela pour le mois de juin de cette année-ci.

M. Mouyard (MR). - Je précise ma question. Dans le cahier des charges, une grande importance par rapport au délai d'exécution a été accordée. Est-ce que, in fine, il y a eu des astreintes ou des amendes que l'entrepreneur aurait dû payer pour non-respect du délai ? Ou a-t-il respecté son délai ?

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Nous n'avons pas eu connaissance de remarques de la part du SPW à cet égard, vu les conditions d'intempéries que l'on a connues.

Donc, l'entrepreneur a bien respecté son délai. Le fait que cela ait duré beaucoup plus longtemps, c'est à cause de la période hivernale, mais c'est surtout parce que l'on a commencé le chantier à un moment où, à mon sens, il ne fallait pas le commencer. On en connaît la raison. C'est parce que l'échéance du permis d'urbanisme était là, et que, vu la composition du Gouvernement wallon actuel, ce n'était pas du tout certain de pouvoir obtenir un nouveau permis d'urbanisme.

M. Mouyard (MR). - Concernant le contournement de Couvin, le prêt de la BEI est-il compris dans les 250 ?

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Non, ils viennent d'être décidés par le Conseil d'administration de la BEI. À ce jourils nous ont demandé l'aval sur les conditions du contrat, ce que le conseil d'administration a fait en date du 24 janvier.

M. Mouyard (MR). - Simplement, concernant la fibre optique et le LED, vous n'avez pas terminé. Tout à l'heure vous avez commencé et vous n'avez pas été plus loin.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Oui, c'est une question importante. Je crois que nous devons avoir comme préoccupation, dans le cadre des

investigations que nous avons faites pour la mise en place du partenariat public-privé de l'électromécanique, et à partir du constat, malgré tout, que notre réseau électromécanique était particulièrement obsolescent, la création qu'une nouvelle dynamique dans le cadre de ce partenariat s'impose.

Je pense, en tout cas c'est une conviction, que ce que nous devons envisager dans les 20 prochaines années ne doit pas être la reproduction pure et simple de ce qui s'est passé dans le cadre des 20 années qui viennent de s'écouler. Pourquoi ? Ne fût-ce qu'au niveau de l'éclairage, je crois qu'il faut penser aux économies d'énergie sur base des expériences que nous faisons maintenant et qui nous serviront fort opportunément pour les cahiers de charges qui seront mis en place.

Dans ce contexte-là, ce que nous essayons de faire, c'est non seulement d'aller dans le sens de la mise en place d'éclairage LED, mais aussi d'intégrer au niveau de cet éclairage ce que l'on appelle le « dimmage », c'est-à-dire que cet éclairage serait proportionné au trafic que nous enregistrons, en fonction des conditions de chacune des routes que nous avons en gestion.

Cet éclairage que nous pourrions dire « intelligent » devra aussi s'intégrer dans le cadre du concept d'autoroute intelligente, qui, par ailleurs, veillera à mieux s'assurer de la guidance vis-à-vis des poids lourds et des usages à tous les niveaux, en ce qui concerne les encombrements, les disponibilités de parking et ainsi de suite. Il y a beaucoup de perspectives ouvertes là-bas.

Bien évidemment, nous attendons les offres des protagonistes qui pourront être remises dans le cadre d'un marché qui sera, me semble-t-il, prêt dans quelques semaines ou quelques mois, et dans lequel ils vont devoir s'intégrer à une procédure de dialogues compétitifs, c'est-à-dire qu'ils vont devoir faire chacun leur offre. C'est en fonction de l'optimisation que nous pouvons obtenir de chacune des offres que nous allons vers un projet qui, nous l'espérons, sera le plus abouti possible.

La vente du réseau de fibres optiques, je crois que notre président en a parlé. Actuellement, nous en sommes au stade de l'inventaire de ce réseau de fibres optiques dans le cadre d'un marché qui a été passé par la Région wallonne. Les consultants examinent la question. Je crois que, dans les prochaines semaines, leurs conclusions pourront être remises.

J'en arrive à la question de M. Binon. Quelles marges 2014 vont s'ouvrir à nous ? D'une part, vous avez pu constater en écoutant notre président que les marges 2013 ont été respectées. La Région wallonne a eu l'opportunité de nous accorder aussi une marge additionnelle pour l'année 2014 de 143 millions d'euros, dont une partie sera conditionnée par la vente du réseau de fibres optiques. Ce que nous avons fait, actuellement, c'est d'engager la SOFICO sur la base simplement du solde, c'est-à-dire de 78 millions d'euros. En attendant, prudemment, la valorisation de ce réseau de fibres et les conditions du marché pour savoir quelle marge de manœuvre additionnelle nous pourrons disposer. Je crois que celle-ci ira jusqu'à 143 millions d'euros qui ont déjà été évoqués, me semble-t-il, par le ministre en d'autres séances. Cela nous permettra d'aboutir à la finalisation complète de notre plan route pour le montant de 544 millions d'euros qui vient d'être programmé.

Pour la N5, Tarcienne, je crois que la marge de manœuvre pour cette jonction est à la hauteur des soucis que nous avons pour rencontrer toute la problématique des encombrements routiers. Il faut savoir que nos travaux vont s'effectuer sur des jonctions qui sont déjà utilisées. C'est toujours un petit peu la même problématique. Ce que nous avons fait, au-delà du contournement de Couvin, c'est de pouvoir lancer la réflexion et peut-être déjà réaliser une partie de la programmation, ce que nous anticipons en 2014 en prenant deux tronçons en considération que nous avons lancés dans le cadre d'une marge de 20 millions d'euros. Il est bien certain que la prolongation jusqu'à l'assainissement complet et la mise complète de la N5 en gabarit autoroutier, sécurisé, dépendra également des décisions qui seront prises au niveau de la capacité d'accueil aux portes de Charleroi de l'ensemble de ces trafics. Ce dossier est à la réflexion au niveau de la Région wallonne. Nous attendons leurs conclusions pour que nous puissions avancer à cet égard.

Madame Linard, je vais répondre à votre question. Je crois que le président a répondu pour ce qui concerne les conditions d'emprunt. Les conditions d'emprunt sont actuellement dépendantes du Gouvernement wallon lui-même qui voit les opportunités et marges qu'il lui reste pour pouvoir poursuivre sans heurt notre programme d'investissement au regard des autres problématiques auxquelles il doit faire face et des équilibres budgétaires généraux de la Région wallonne. Mais force est de reconnaître qu'actuellement, les marges qui nous sont octroyées nous permettront, de pouvoir poursuivre nos chantiers aux conditions qui étaient prévues initialement par la SOFICO l'ensemble du plan routes.

Je crois que nous n'aurons pas de surprises. Pour 2015, je crois qu'on a répondu également.

À l'égard les fibres optiques, j'ai répondu à M. Mouyard par la même occasion.

Par contre, pour le fluvial, je crois qu'il est intéressant quand même de constater que la constitution de la SOFICO a été d'un apport bénéfique, me semble-t-il, parce qu'il a mis au même niveau la réalisation des chaînons fluviaux manquants, la réalisation des chaînons routiers manquants et le plan routes.

Si vous regardez les programmes qui sont mis en œuvre, vous avez à peu près 400 millions d'euros pour

le programme relatif au réseau fluvial, et 500 millions d'euros pour le programme relatif aux routes, ce qui montre très bien que nous avons toujours, dans la mise en œuvre de tous nos projets autoroutiers, le souci de voir dans quelle mesure on pouvait envisager une alternance avec la voie fluviale.

Va-t-il y avoir d'autres projets ? Je crois tout d'abord que les projets que nous devons mettre en place doivent finaliser la mise à gabarit de 9 000 tonnes de la Basse-Meuse, ce que nous souhaitons fermement, mais en tout cas, nous faisons en sorte que les projets qui nous sont confiés soient finalisés aux dates convenues. Dès lors, Ivoz-Ramet et Lanaye seront terminés en 2015 et la main sera prise immédiatement par Ampsin.

Pour ce qui concerne d'autres projets de la voie d'eau, il y a effectivement le projet prégnant de Seine-Escaut, pour lequel le cabinet du ministre s'occupe activement. La SOFICO n'intervient généralement que lorsque les décisions de principe sont prises, en tout cas pour la reconnaissance de ces jonctions et les encadrements financiers qui s'y rapportent.

Pour ce qui concerne le plan routes, je crois que j'ai fait l'historique avec M. Mouyard.

Concernant le problème du deuxième master plan, je crois que nous avons également abordé la chose.

Mme Linard (Ecolo). - J'ai une toute petite question peut-être sur le plan routes. Dans le temps, le nombre de projets a diminué ; au départ, c'était 416 qui sont devenus, si je revois ce que vous nous indiquiez, 323. Qu'est devenue la différence ? Ces projets ne sont-ils plus identifiés comme prioritaires ou ont-ils été intégrés ailleurs ou ne sont-ils pas nécessaires ?

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Pour le master plan, en fait, cette diminution vient du fait que la BEI, tout d'abord, n'a retenu que les projets RTE : première diminution. Ensuite, deuxième diminution : les capacités de financement de la BEI n'ont pas été utilisées au maximum, dans la mesure où nous n'avions qu'une capacité de 500 millions d'euros, donc nous avons réduit une deuxième fois. La troisième réduction qui vient est par prudence. Par prudence, nous avons pris une marge de 50 millions d'euros pour pouvoir rencontrer les décomptes. Si cette marge se libère à nouveau, nous pourrions peut-être aller vers de nouveaux projets, mais actuellement, nous devons considérer quand même que, malgré tout, avoir des décomptes qui vont jusqu'à 10 %, cela reste dans le normal. Actuellement, nous atteignons des niveaux de décompte moyen de 6 à 7 %.

M. Langendries, Président de la SOFICO. - Il faut ajouter l'intégration que nous avons faite d'une centaine d'autres dossiers ; ce n'est pas mince non plus par rapport à cela. Je pense que le reste dans le master plan n'a pas été considéré comme des éléments prioritaires, il faut aussi veiller à tenir compte des priorités qui avaient été avancées, mais parfois, les priorités changent, non pas pour des raisons obscures, mais tout simplement parce que lorsque les équipes vont sur le terrain, elles se rendent compte qu'il y a, à un moment donné, des priorités qui sont moindres que d'autres. Tout cela évolue et on a toujours actualisé le master plan, chaque fois. Vous obtiendrez les fameux cent dossiers qui ont été intégrés.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Pour répondre à Mme Morreale, je crois que l'urgence d'une réflexion concrète et en profondeur, , se justifie, surtout pour le futur master plan.

Je crois que nous avons parlé de la dynamique nouvelle, mais c'est une révolution au niveau des mentalités. Généralement, nous n'intervenions que lorsqu'il y avait une catastrophe. Maintenant, nous allons au-devant d'un processus qui visera, non plus à réhabiliter en profondeur même si cela arrivera encore de temps en temps, mais à créer une dynamique fondée sur l'entretien. Cela sera l'enjeu de la prochaine législature, pourrait-on dire, et du prochain master plan et il y aura une concomitance certainement entre les deux.

Pour l'A8 et l'E25, pour l'amortissement, il ne reste plus que 16 millions d'euros à amortir. En 2016, tout est fini ; nous aurons tout remboursé, et je crois que c'est une chose dont nous pouvons nous féliciter, mais opportunément, grâce à cette extinction, nous pourrons à ce moment-là, et c'est la stratégie qui a été mise en place, utiliser le montant qui était prévu pour apurer la dette des anciens chaînons pour l'apurement du plan routes par la même occasion.

L'autofinancement de la Sofico est d'une capacité de 30 à 35 millions d'euros. Faut-il dire que cet autofinancement nécessite un management étroit parce que gagner un euro, c'est plus difficile que de le dépenser. Force est de reconnaître que, pour les aires autoroutières, le chiffre a été multiplié par trois, que pour les centrales hydroélectriques, le projet va débuter puisque nous sommes à la première centrale, qui a subi tous les écueils, y compris hivernaux, qui ont fait en sorte que nous avons amélioré la technologie. En principe, durant l'hiver, les centrales hydroélectriques étaient placées en garage et force est de reconnaître qu'elles ont été embouties par des arbres. On a donc créé un système dans lequel on exhausse ces centrales par vérins et cette technologie finalement a été adoptée par tout le monde. Je pense qu'il y a une extrême satisfaction et je crois qu'il faut les développer.

Pour les télécommunications, faut-il le dire aussi, les chiffres ont été multipliés par deux et pour les pylônes multiopérateurs, c'est un chiffre nouveau. Il faut reconnaître aussi qu'il faut tenir compte d'une certaine usure de ces recettes propres à la marge, dans la mesure où nous sommes imposés par exemple depuis lors au

précompte mobilier, cela fait quand même un quart des recettes des aires autoroutières qui nous sont prélevées à la source, pourrait-on dire.

Pour les centrales hydroélectriques, nous avons aussi un souci en ce qui concerne l'évolution ou l'encadrement régulatoire des centrales hydroélectriques ; nous souhaitons qu'elles ne perturbent pas les concessions qui vont être octroyées en la matière. Nous avons aussi connu des droits de navigation. Nous ne mettons pas en cause, mais ce sont des choses auxquelles il faut petre attentif au jour le jour, de manière à préserver nos ressources parce que si nous avons pu réaliser ce master plan de 500 millions d'euros, c'est grâce à cet autofinancement et à la technologie qui a été mise en place par la SOFICO.

Pour l'éclairage au sol, nous souhaitons des projets pilotes. C'est vrai qu'il y a des expériences en Grande-Bretagne qui se font sur les éclairages au sol, et si on va dans le sens d'une rationalisation de l'éclairage, nous pourrions penser à des expériences qui se passent, que ce soit en Grande-Bretagne ou ailleurs, avant même le lancement du PPP de l'électromécanique et en parfait accord avec le cabinet, nous allons lancer un projet pilote sur l'autoroute A8 qui est une autoroute non éclairée et qui pourrait servir un peu de base, et de nous permettre, comme on l'a fait dans le cadre des LED sur la N63. Ce projet pilote viendrait s'ajouter aux expériences pilotes auqxuelles s'ajoutent une troisième que nous faisons actuellement aussi et qui va s'intégrer également dans le cadre du PPP de l'électromécanique, c'est le pesage automatique ou dynamique des poids lourds. Cinq projets de stations de pesages dynamiques vont être lancés.

Pour les centrales hydroélectriques, nous avons parlé de la Meuse, avec la centrale de Hun. Le projet sur la Sambre est lancé aussi ; c'est une entreprise belge, Mérytherm. Le projet de centrale sur la Meuse est aussi un projet wallon.

Pour ce qui concerne le lancement du projet de l'Ourthe, nous avons attendu, puisqu'il n'avait pas encore été attribué, la fin des études d'incidence. Dans cette étude d'incidence, on a préconisé que certaines centrales ou certains sites ne soient pas retenus parce qu'ils étaient d'une productivité marginale et en conséquence, nous allons tenir compte des résultats de cette étude d'environnement avant de relancer la dynamique en la matière. On a réduit de trois sites à peu près.

Pour répondre aux dernières questions qui ont été posées par M. Bastin sur l'impact de Qualiroutes, il nous faut reconnaître que Qualiroutes a généré des suppléments de coûts par la signalisation, les précautions en termes de sécurité, ainsi que différents impacts en ce qui concerne la responsabilité des entrepreneurs.

Tout ceci fait en sorte que, dans le cadre de baux d'entretien de quatre ans qui permettent aux entreprises, à plus long terme, d'engager du personnel approprié et d'investir à niveau, nos charges d'exploitation ont été augmentées - en ce compris l'électromécanique - d 30 %. C'est aussi l'optique d'avoir affaire à une meilleure qualité de notre entretien qui va s'imposer à tous dans les prochaines années.

L'augmentation des charges d'entretien est le corollaire d'une diminution de nos charges d'investissement à l'avenir. On reste dans une certaine logique.

Pour le péage routier, y aura-t-il concordance entre la situation in house et la déconsolidation ? La situation in house n'est pas exclusive d'autonomie, d'ailleurs, l'ICN a abandonné cet argument. A l'avenir, ce sont d'autres éléments qui interviendront et il est vrai que se retrouver prochainement dans une situation de concessionnaire sera une situation plus confortable dans la mesure où les critères pris en considération sont plus restreints.

Concernant le calendrier pour la fibre optique, j'y ai répondu, ainsi que pour les autoroutes du vent. Concernant le nouveau master plan, je crois que les réponses ont également été apportées.

M. le Président. - La parole est à Mme Linard.

Mme Linard (Ecolo). - Pour revenir à l'impact des poids lourds, il me semble que certains pays ont développé un revêtement de sol spécifique sur la troisième bande, là où il y a le plus de poids lourds, pour lutter contre cet impact assez fort. Cette piste intéressante a-t-elle déjà été explorée chez nous ou pas ?

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO. - Elle a été explorée depuis les réhabilitations qui ont été faites en 2003-2007 dans le cadre de technologies qui nous semblaient appropriées, mais qui se révélaient peut-être un peu faibles dans des situations difficiles. A cette époque, l'épaisseur des revêtements est passée de 4,5 à 5 centimètres, alors que l'on se contentait parfois auparavant d'un centimètre et demi.

Cela se faisait dans le cadre de technologies qui nous semblaient à l'époque appropriées, mais qui se révélaient peut-être un peu faibles dans des situations difficiles.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites, reportées ou retirées

M. le Président. - Les questions orales ou interpellation(s) de :

- Mme Moucheron, sur « le coût des « routes du vent » » ;
- Mme Meerhaeghe, sur « la coupe des arbres sur l'A54 » ;

- Mme Bertouille, sur « le nouvel accident sur le passage pour piétons aménagé sur le boulevard des Nerviens à Tournai » ;
- M. Binon, sur « l'état d'avancement du projet de réalisation d'un rond-point au carrefour dit du « Panama » à Gozée » ;
- M. Binon, sur « le coût de l'étude du projet de réalisation d'une trémie sous le rond-point du Bultia » ;
- M. Binon, sur « l'état d'avancement de la réalisation du tronçon manquant de la RN54 entre Lobbes et Erquelinnes » ;
- M. Fourny, sur « la clôture des cours d'eau » ;
- Mme Morreale, sur « le rapport final de l'étude réalisée dans le cadre du Plan Maya » ;
- M. Prévot, sur « la présence massive de sangliers à la citadelle de Namur » ;
- Mme Meerhaeghe, sur « l'avenir de l'immeuble classé « De Heug » à Charleroi » ;
- Mme Targnion, sur « le refus de classement de l'église Saint-Georges de Limbourg au titre de patrimoine exceptionnel de Wallonie » à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sont retirées.

QUESTION ORALE DE MME MORREALE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « L'IMPLANTATION DES PANNEAUX PUBLICITAIRES SOUS FORME D'ÉCRAN À DIODES ÉLECTROLUMINESCENTES (PANNEAUX LED) »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Morreale à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'implantation des panneaux publicitaires sous forme d'écran à diodes électroluminescentes (panneaux LED) ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

Mme Morreale (PS). - Monsieur le Ministre, de plus en plus de panneaux publicitaires diffusant des messages dynamiques sur écrans numériques sont présents sur les voiries ou à proximité immédiate des voiries.

La législation applicable en matière de placement de panneaux publicitaires digitaux est prévue par le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques.

Au printemps dernier, vous avez chargé le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière d'étudier la problématique des écrans LED et de proposer un cadre pour leur implantation. Le groupe de travail sécurité routière et urbanisme du CSWSR a publié un rapport émettant une série de recommandations en vue d'encadrer le placement de panneaux publicitaires LED, d'enseignes et de dispositifs à affichage dynamique.

Les panneaux publicitaires LED sont conçus pour capter le regard des usagers de la voirie au risque de détourner l'attention des conducteurs. Disposez-vous de données ou de résultats d'études démontrant le caractère accidentogène de ce type d'écrans ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Madame la Députée, dans son rapport, le groupe de travail « sécurité routière et urbanisme » du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière est arrivé à la conclusion qu'il est quasiment impossible de réaliser des études qui permettraient de confirmer clairement le caractère accidentogène de ce type d'écrans.

On peut le comprendre, c'est aussi une question de comportement par rapport à ce genre d'infrastructures. En fonction d'une série de caractéristiques : caractéristiques du conducteur : son âge, son comportement par rapport aux risques, sa formation, son état de fatigue ; les caractéristiques de l'environnement : la luminosité ambiante, la complexité de l'environnement ; ou encore les caractéristiques du panneau publicitaire, sa dimension, sa luminosité, son positionnement par rapport à la voirie, la hauteur par rapport à la hauteur des yeux des conducteurs, sont autant d'éléments qui peuvent faire varier le risque lié à la présence de ces panneaux.

À ce jour, il n'existe pas d'étude sur le sujet en Belgique. Des études ont été réalisées aux États-Unis et sont mentionnées dans le rapport de ce groupe de travail du CSWSR. Comme le précise le CSWSR, les conclusions de ces études sont à relativiser et à ne surtout pas généraliser, étant donné la multiplicité des variables.

Différentes études précisent cependant qu'un détournement d'attention de la conduite du véhicule de plus de deux secondes augmente de façon significative le risque d'accident. Or, il semblerait, mais sans aucune certitude, que les panneaux LED s'inscrivent souvent dans une telle durée, contrairement à d'autres panneaux classiques.

C'est pourquoi, sur base des recommandations du groupe de travail « sécurité routière et urbanisme » du CSWSR et d'une consultation du secteur commercialisant ces panneaux, j'ai mis au point la

circulaire concernant les panneaux publicitaires diffusant des messages dynamiques sur écrans numériques. Cette circulaire à l'attention de la Direction générale des Routes du SPW permet de mieux cadrer l'installation éventuelle de tels panneaux sur le domaine public régional routier. Je le rappelle, ce sont les districts routiers et autoroutiers qui décident d'autoriser ou pas l'installation d'un panneau et de quel type sur leur domaine, d'où l'intérêt de mettre en place un support d'aide à la décision s'appuyant sur une série de recommandations.

En fait, le secteur se plaignait très fort d'être confronté à des règles ou à des habitudes différentes selon les districts et selon les interlocuteurs. Cette circulaire, longuement concertée avec le secteur tout au long de 2013, a permis d'avoir des règles communes et maintenant connues des différents districts routiers et autoroutiers.

Il restera au ministre de l'Aménagement du territoire et aux communes de prendre les mesures adéquates pour les installations permanentes ou mobiles des panneaux LED sur le domaine privé, je peux m'occuper du domaine public autour de ces axes routiers et autoroutiers, mais il y a des terrains privés qui sont propices à l'installation et qui sont parfois à proximité immédiate des mêmes infrastructures routières.

M. le Président. - La parole est à Mme Morréale.

Mme Morreale (PS). - Je vous remercie pour ces éclaircissements.

(M. Lenzini, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE M. DESGAIN À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LE DÉVELOPPEMENT DU PETIT ÉOLIEN LE LONG DES INFRASTRUCTURES RÉGIONALES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desgain à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « le développement du petit éolien le long des infrastructures régionales ».

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

M. Desgain (Ecolo). - Monsieur le Ministre, vous avez indiqué en commission, le 6 janvier dernier, pouvoir atteindre un niveau de production électrique via le petit ou moyen éolien, permettant de rencontrer l'objectif de 3 800 GWh par an pour l'éolien. Concrètement, si l'on regarde les chiffres que vous avez cités alors, cela veut dire une production annuelle de plus de 1 600 GWh pour le seul petit éolien.

Vous avez indiqué aussi pouvoir le faire via l'installation de 9 100 éoliennes de 100 kW ou 18 200 éoliennes de 50 kW, tout en précisant que ceci ne serait pas pour tout de suite si l'on voulait que des entreprises wallonnes puissent véritablement contribuer à ce plan, étant donné l'état actuel d'existence de la filière de production et le fait que, dans les objectifs indiqués, le nombre d'éoliennes est conséquent et il faut un certain temps pour qu'un secteur industriel puisse se mettre en place pour arriver à un niveau de production pouvant remplir l'objectif.

Dès lors, pourriez-vous m'éclairer sur divers points ?

Dans votre réponse du 6 janvier, vous évoquez diverses décisions du Gouvernement wallon. Or, on ne peut lire dans aucune de celles-ci qu'une opération visant une production de 1 600 GWh par an est visée. Il est plutôt question d'expériences pilotes comme d'ailleurs évoquées par l'administrateur délégué de la SOFICO tout à l'heure. Pouvez-vous m'éclairer à ce propos ?

Au niveau européen ou mondial, existe-t-il des expériences semblables de production d'électricité à grande échelle basées sur des éoliennes de 50 et/ou 100 kW ? Avez-vous pu prendre connaissance de rapports démontrant la rentabilité de celles-ci et si oui, pouvez-vous nous les communiquer ?

La technologie de ce type d'éoliennes peut-elle être considérée comme mature ? Finalement, toute la question est de savoir si l'on est encore au stade pilote ou à un stade industriel déjà tout à fait avéré. Comme l'administrateur délégué de la SOFICO l'indiquait d'ailleurs tout à l'heure pour l'hydraulique, on peut penser que la filière est mure. Ils sont d'abord passés par une phase pilote sur certains barrages en Wallonie pour adapter la technologie à l'expérience de terrain rencontrée. Quels retours d'expériences pouvez-vous invoquer pour illustrer les chiffres que vous avez cités le 6 janvier ou, plus simplement, pour démontrer la praticabilité du modèle ? Par ailleurs, remplacer des poteaux autoroutiers par des éoliennes implique que celles-ci soient multifonctionnelles. De tels modèles existent-ils actuellement ? Vous signalez qu'il serait possible de les acheter « à l'extérieur ». Pouvez-vous nous montrer des modèles proposés par des entreprises d'autres pays ?

Où ces petites éoliennes seraient-elles placées ? Au milieu des voies d'autoroute, comme la plupart des poteaux d'éclairage actuels ? Ne faut-il pas craindre alors, un problème de sécurité comme un surplomb des automobilistes, un effet stroboscopique ; des difficultés en termes d'entretien dus à l'accès difficile ou aux embouteillages ? Ou seront-elles implantées sur les côtés des voies ? Auquel cas, on pourrait avoir un risque

de gaspillage peu opportun puisqu'il faudrait, j'imagine, doubler le nombre de poteaux pour assurer l'éclairage de la même voirie.

Apparemment, le groupe de travail ne se penche que sur des expériences basées totalement sur de l'autoconsommation. Est-ce à dire que vous visez une production de 1 600 GWh par an uniquement via l'autoconsommation ? Sinon, comment les conclusions du groupe de travail pourront-elles s'articuler sur un plan plus global ne visant pas uniquement de l'autoconsommation, ou pour formuler la question autrement, comment un plan visant une production électrique à injecter dans le réseau pourrait-il se baser sur des expériences entièrement vouées à l'autoconsommation ? Puisque vous avez indiqué dans votre réponse trois ou quatre sites où l'on allait commencer parce qu'ils étaient proches de lieux de consommation, on sait que l'on a l'occasion d'avoir une rentabilité plus rapide et plus intéressante. J'imagine que ce n'est pas uniquement sur cette base-là que l'on peut généraliser la rentabilité des éoliennes qui sont situées loin de lieux de consommation. Enfin, pouvez-vous nous indiquer comment sont rétribués les consultants travaillant au sein du groupe de travail ? Est-ce la SOFICO qui prend en charge les frais de consultance ?

Neuf mille cent éoliennes de 100 kW représenteraient un investissement de 1,4 milliard d'euros minimum. Pouvez-vous nous dire comment vous comptez financer un pareil projet ? Par ailleurs, le plan d'affaires élaboré par la Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures a-t-il déjà été examiné par l'Institut des comptes nationaux ? Dans l'affirmative, quelle a été sa réponse ? Voilà les éléments de questions que je voulais vous poser pour voir comment cette filière peut se développer en complémentarité et en bonne intelligence avec le grand éolien.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Monsieur le Député, j'entends bien la question qui sous-tend un soutien important au grand éolien. Je vais essayer d'être précis sur le petit éolien.

Effectivement, l'objectif régional à l'horizon 2020 est 20 % d'énergie d'origine renouvelable dans la consommation finale, soit 8 000 GWh rien qu'en électricité. C'est un engagement de notre pays vis-à-vis de l'Europe et ne pas respecter cet engagement est bien entendu synonyme de fortes amendes. Par ailleurs, le Gouvernement wallon a décidé que près de la moitié proviendrait des éoliennes, 3 800 GWh pour être plus précis, qu'elles soient de grande puissance ou non. Pour le moment, il n'y a pas de précisions sur l'origine de cette énergie électrique éolienne. Pour répondre à ce défit, il est important de tenir compte de l'avis rendu par la population à travers l'enquête publique de la carte éolienne positive. Les arguments pour s'opposer au projet semblent multiples. Je constate d'ailleurs sur le terrain, très concrètement, qu'en 2013, le nombre de grandes éoliennes installées en Wallonie est en forte diminution. Ce qui montre bien les difficultés très concrètes rencontrées sur le terrain.

Cette opposition est sous-tendue par toute une série de choses : pollution visuelle, pollution sonore, probable perte de biodiversité. Il faut donc être imaginatif et proposer d'autres alternatives.

Notre projet se base sur ce constat et vise à implanter des éoliennes de plus petites puissances là où les grandes ne peuvent s'implanter pour des raisons diverses. Nous possédons des terrains en grande quantité le long de nos autoroutes et de nos voies navigables, ils pourraient être plus utilement exploités, les terres agricoles ou forestières pourraient être ainsi préservées. J'imagine que vous y êtes sensible.

Par ailleurs, en termes de pollution sonore ou visuelle, l'existence même des infrastructures routières génère déjà du bruit et quadrille ou structure le paysage. L'implantation d'éoliennes surtout petites - elles mesurent en général moins de 30 mètres - est moins impactant et le complément de bruit provoqué par les éoliennes est quasi négligeable par rapport au bruit ambiant de l'infrastructure. On est à 60 décibels dans beaucoup d'endroits sur les autoroutes, et les petites éoliennes, par rapport, à cela ne vont constituer aucun bruit supplémentaire.

Étant donné le caractère pilote des premiers sites, ce projet est-il rentable dans ses premières phases comme au global ? Pour corriger un peu ce que vous avez dit - il y a bien eu un groupe de travail mandaté par le Gouvernement qui rassemble d'ailleurs des représentants du cabinet de Messieurs les Ministres Marcourt, Nollet et Antoine. Ce groupe de travail a étudié, sous tous ses aspects techniques, économiques et autres, le business plan que j'avais initialement proposé. Il s'avère que le projet est rentable et mérite d'être poursuivi. C'est la conclusion du groupe de travail dont j'ai rappelé la composition.

D'autant plus que la rentabilité va s'améliorer au fil du temps. En effet, le pôle MecaTech et Agoria, associés aux travaux, nous ont confirmé qu'il est raisonnable de prendre comme hypothèse que les coûts de fabrication soient progressivement diminués pour atteindre une valeur divisée par 1,5 par rapport au coût actuel lorsque l'on achète une éolienne. Puisque ce type d'éolienne de format moyen existe déjà, vous pouvez acquérir une telle éolienne et, si vous obteniez le permis, la mettre dans votre jardin.

À titre d'exemple, le grand éolien a vu ses coûts divisés par deux entre les phases prototypes et les phases industrialisées. Au fur et à mesure que la filière

va se développer et que la production passera de projet pilote à des productions industrialisées, les rendements escomptés de l'ordre de 3 % aujourd'hui passeront à 7 % quand la filière sera mature.

Par rapport aux chiffres de 7 %, vous vous rappelez qu'il y a un texte actuellement en discussion au Gouvernement. Celui-ci a franchi le cap de la première lecture et définit, pour l'éolien, un objectif de rentabilité de 7 %, donc doser la quantité de certificats verts pour atteindre cet objectif de 7 % de rentabilité. Cela répond d'ailleurs à votre question sur le financement. Que ce soit en grand éolien, en petit, ou en moyen, la quantité de certificats verts proposée correspondra à une rentabilité de 7 %.

Sur le coût aujourd'hui de ces infrastructures, elles sont de l'ordre de 150 000 euros pour une éolienne de 50 kW, prix qui évoluerait dans une filière à maturité aux environs de 100 000 euros et aux environs de 150 000 pour une 100 kW.

La rentabilité des projets pilotes dépend de trois facteurs importants. Tout d'abord, le niveau d'autoconsommation : plus on consomme directement, plus on a un différentiel entre l'économie qui est réalisée en achat d'électricité et la différence si nous injections l'électricité produite dans le réseau. La rentabilité dépend aussi du prix de l'électricité lui-même et du taux d'octroi de certificats verts.

Les projets pilotes envisagés aujourd'hui sont basés très fortement sur les capacités d'autoconsommation, ceci de manière à ce qu'ils restent rentables malgré leur caractère pilote. Mais plus on va avancer dans notre projet, plus les machines diminueront de prix, plus les projets se délieront du critère d'autoconsommation. Il n'est évidemment pas question de faire 1600 GWh en autoconsommation.

Nous n'avons pas ces besoins en interne sur nos voies autoroutières ou sur nos voies navigables.

Pour lancer la filière, il faut des projets pilotes. Le groupe de travail technique a d'abord identifié dix sites. De ces dix sites, quatre sont en voie de finalisation d'un point de vue technique et sont en discussion aujourd'hui avec les lieux. Les communes concernées vont d'ailleurs être averties de la possibilité de lancer rapidement des projets pilotes.

Pour les autoroutes, comme je l'ai déjà signalé ici même, il faut remplacer 26 % des poteaux d'éclairage par des éoliennes de respectivement 100 kWh ou 50 kWh, donc effectivement 13 % si c'est 100 kWh. Concrètement, 13 % de nos 70 000 panneaux, cela fait environ 9 100. Le calcul est facile à faire : 100 kWh fois 24 heures fois 365 jours multipliés par un taux équivalent pleine charge qui est de 0,18, vous obtenez les 1 600 GWh qui sont disponibles. Il est donc tout à fait possible, sur base de remplacement de 9 000 poteaux d'éclairage, d'atteindre les 1 600 GWh. Si l'on y ajoute le grand éolien au bord de l'autoroute, c'est 750 GWh qui sont disponibles. On atteint donc l'objectif de 3 800, ce qui me fait donc bien dire qu'il est possible d'atteindre l'objectif que la Wallonie s'est fixé en développant ce projet.

Mais nous ne pourrons pas le faire pour 2020 si nous voulons le faire avec des entreprises wallonnes. Nous pourrons le faire pour 2020 si nous lançons un grand appel et que nous le faisons avec des entreprises qui viendraient de l'ensemble du territoire européen.

En ce qui concerne le lieu d'implantation, les éoliennes ne seront pas implantées en berne centrale. L'implantation se fera de préférence sur les bernes latérales pour des questions de facilité d'entretien. Quand vous dites que cela pose un problème, qu'il faut en mettre de chaque côté, je dirais au contraire que c'est très bien, dans les endroits où il y a du vent en suffisance, le fait d'en mettre de chaque côté nous permet d'atteindre plus facilement la quantité nécessaire, les 9 100, pour atteindre l'objectif. Avec une rentabilité à 7 %, ajouter un poteau n'est pas un problème, ajouter un poteau est une production supplémentaire d'électricité. Ils ne doivent pas nécessairement être tous équipés d'éclairage si ce n'est pas nécessaire.

Quant aux expériences ailleurs en Europe, nous en avons quelques connaissances, mais les autres pays investissent plutôt aujourd'hui dans le très petit éolien. Il y a des expériences connues à l'étranger qui sont plutôt dans le 10 kWh.

Nous nous inscrivons dans un autre créneau : celui des puissances inscrites entre 50 et 100 kWh. Dans cette gamme, peu d'autres pays ont fait des expériences. Je dirais plutôt : « Tant mieux ». Si nous voulons lancer une filière, autant être innovants plutôt que d'être dépassés.

Des éoliennes de ce type existent et certaines d'entre elles sont implantées ici en Wallonie. Certaines peuvent être vues à Ciney, à Tournai ou à Antoing.

Concernant l'investissement total, il devrait se dérouler sur 15 ans et les six chiffres que vous avez cités sont exacts, c'est de l'ordre de 100 millions d'euros par an pendant 15 ans. Mais si nous voulons atteindre l'objectif avec 600 ou 700 grandes éoliennes, cela coûte aussi deux milliards d'euros de fer. Les grandes éoliennes ne sont pas gratuites, elles sont du même ordre de grandeur de prix que les petites ou moyennes éoliennes.

M. le Président. - La parole est à M. Desgain.

M. Desgain (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre pour les éléments précis de réponse qu'il m'a apportés. C'est avec intérêt que je suivrai les expériences pilotes qui se mettent en place.

Je sais d'expérience que les expériences pilotes prennent quelque temps, surtout si l'on veut par la suite construire une filière industrielle qui permet de les mettre en place. J'imagine bien que l'on ne pourra pas atteindre l'objectif de 3 800 GWh uniquement avec du petit éolien sur l'horizon de 2020, mais que cela peut apporter une complémentarité sur un terme plus long.

La collaboration avec le pôle MecaTech est aussi intéressante parce que si l'on peut en tirer parti pour développer une nouvelle filière industrielle, cela peut être intéressant aussi, d'autant que d'autres zones en Europe doivent être confrontées aux mêmes difficultés dans le développement de l'éolien. Cela peut apporter une partie de la solution. Mais je pense que le pic d'installation sera plutôt pour la période 2020-2030 que pour l'heure actuelle jusque 2020 quand je vois le temps de mise en œuvre et la période d'apprentissage pour l'hydraulique alors que la technique est déjà bien avérée, bien connue. Cela se développera comme cela et les deux filières pourront se soutenir l'une l'autre au fil du temps pour atteindre les objectifs successifs que la Région wallonne se donnera en matière d'énergie renouvelable.

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

QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LES TRAVAUX DE SÉCURISATION DE LA RN63 À TINLOT »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « les travaux de sécurisation de la RN63 à Tinlot ».

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Ministre, en novembre dernier, je vous interrogeais sur l'état d'avancement du dossier de sécurisation de la N63 à Tinlot.

Suite à vos éléments de réponse, je reviens à nouveau vers vous afin de savoir si la Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures, la SOFICO, a approuvé le dossier.

Quand sera-t-il mis en adjudication ? Avez-vous un calendrier à me communiquer ?

Vous savez comme moi que c'est un dossier que je suis depuis un certain temps et j'aurais aimé avoir quelques informations par rapport à celui-ci.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Madame la Députée, le dossier relatif aux travaux de sécurisation de la N63 à Tinlot, à la réalisation de deux giratoires et de deux bretelles d'accès, est en ordre et a été transmis à la SOFICO pour approbation.

Sur base des dernières informations, le montant nécessaire à sa réalisation devrait avoisiner les 2 500 000 euros. La programmation de la SOFICO prévoit les travaux en 2015. Toutefois, celle-ci sera revue à la sortie de l'hiver et adaptée en fonction des dégâts constatés. Clairement, cela dépend de ce que nous aurons à faire ou pas en service d'hiver, auquel cas, si les choses étaient positives, nous pourrions avancer un peu et ne pas attendre 2015 pour ce dossier.

Concrètement, une décision sera prise dès le printemps pour déterminer les dates de mise en adjudication par la direction générale des routes et des bâtiments. Le dossier est prêt, on attend pour la mise en adjudication d'être sûr de disposer des montants nécessaires.

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse tout à fait claire. En deux mots, le dossier n'aura certainement pas de retard, mais pourrait être avancé, c'est ce que j'en retiens. Je crois qu'au mois d'avril je reviendrai vers vous pour avoir les quelques éléments pour finaliser.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LA POLITIQUE RESTRICTIVE D'AFFICHAGE DU SERVICE PUBLIC DE WALLONIE (SPW) LE LONG DE SES VOIRIES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la politique restrictive' d'affichage du Service public de Wallonie (SPW) le long de ses voiries ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, plusieurs associations et communes ont reçu de vos services une

lettre qui vaut la peine d'être lue, relue, dans un style un peu particulier, d'ailleurs. Celle-ci fait mention de l'interdiction dorénavant d'installer des moyens de communication, panneaux, banderoles, annonces que l'on voit parfois fleurir le long des voiries.

Des interdictions qui sont précisées sans qu'il y ait d'explication donnée sur une réelle dangerosité. On peut comprendre que, lorsqu'un élément met en péril la sécurité routière, cette interdiction tombe sous le sens. Quand ce n'est pas le cas, vous savez que toute manifestation a besoin de se faire connaître et pour se faire connaître, tout le monde n'a pas les moyens d'acheter soit des encarts, soit une émission de télévision. C'est souvent ce moyen très simple qui permet de faire connaissance avec une manifestation locale ou supralocale.

Moi, je veux comprendre la raison, les motifs impérieux qui ont mis ces associations en branle et ce qui justifie cette prise de décision.

Y a-t-il eu une quelconque concertation menée ? N'aurait-il pas été préférable plutôt que d'interdire - si on le fait - de proposer une alternative avec des éléments qui permettent clairement l'affichage ?

Les communes ont reçu une information relative au mobilier urbain leur indiquant que, là aussi, sauf accord cette fois, et moyennant redevance, il y avait interdiction de placement de ces mobiliers urbains.

Qu'entend-on par mobilier urbain ? Quel mobilier urbain - puisque là on parle de dérogation puisque dérogation est possible - est autorisé, autorisable ? Quel coût sera réclamé par la Région wallonne ?

Voilà, Monsieur le Ministre, les questions que je voulais aborder avec vous aujourd'hui.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Monsieur le Député, on n'aime jamais mettre en œuvre une politique de restriction, mais celle-ci, qui concerne l'affichage le long des voiries régionales, s'explique par une recrudescence des incivilités et le non-respect des consignes de sécurité et de salubrité.

Je dirais d'ailleurs que beaucoup utilisent cette possibilité sans demander d'autorisation et ils oublient surtout de retirer le panneau après la manifestation ; ce que nous sommes amenés à faire très souvent. Il y a un problème de respect des consignes dans ce domaine.

L'administration constate que de nombreux titulaires d'autorisation n'en respectent pas les termes. La police domaniale a, parmi ses missions, la lutte contre les incivilités commises le long du réseau routier et autoroutier. Elle procède généralement par de la prévention, mais quand c'est nécessaire, il arrive de devoir passer à de la répression. Perpétuellement, des récidivistes estiment ne pas devoir demander d'autorisation pour placer des affiches.

L'affichage est l'un des éléments qui nuisent à l'efficacité et à la visibilité de la signalisation routière, quand ce n'est pas pire, parce que parfois les panneaux en question sont accrochés ou réduisent la visibilité très clairement de panneaux indicatifs liés au respect du Code de la route. Cet affichage représente une source de nuisance paysagère et constitue bien souvent un déchet puisque les auteurs de l'affichage se soucient rarement, comme je l'ai dit tout à l'heure, de récupérer leur panneau.

Afin de diffuser un message publicitaire, les particuliers, les entreprises et les associations disposent d'une multitude de canaux nettement plus efficaces et plus opportuns que l'utilisation du domaine des routes. Je rappelle aussi qu'il y a une série de possibilités d'affichage à des endroits réservés à cet effet par les communes. Il est vrai que la suggestion que vous faites qui consisterait à avoir un certain nombre de panneaux installés par le SPW le long des routes régionales mérite réflexion parce que ce serait beaucoup plus simple d'avoir des panneaux d'affichage officiels sur lesquels les gens pourraient apposer leur affiche et puis le suivant viendrait la surcoller, peu importe, mais en tout cas on n'aurait plus cette affluence de panneaux de tous formats, de plus ou moins bonne qualité.

L'utilisation du domaine public à des fins privatives constitue un régime d'exception. Selon le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional, une autorisation préalable écrite de l'autorité gestionnaire est requise pour le placement des dispositifs de publicité. L'article 11 de l'arrêté du Gouvernement wallon de décembre 2012 prévoit l'interdiction de l'affichage à l'exception des cas qui ont fait l'objet d'une autorisation préalable du gestionnaire du domaine public. Cela n'a pas changé, il est toujours possible d'obtenir une autorisation. Le courrier du SPW est beaucoup plus restrictif que cela, mais je tenais quand même à rappeler le décret et l'arrêté qui y est lié. Ceci dit, la plupart de ceux qui se sont plaints, y compris dans ma région dont unbourgmestre que l'on connaît bien, n'avaient pas demandé d'autorisation. Soyons aussi de bon compte.

Une autorisation peut être délivrée par le gestionnaire de voiries. À ce sujet, j'ai pu constater une disparité réelle dans la manière dont les gestionnaires appliquent cette autorisation. Selon les districts, selon les responsables, on dit « oui » ou « non », selon des critères qui parfois n'ont pas beaucoup de cohérence entre eux. C'est pourquoi je prépare actuellement une circulaire ministérielle qui sera bientôt mise en application. Elle aura pour but de définir un cadre général permettant d'uniformiser les conditions

d'application de ces autorisations entre les régions. Nous allons interpréter et préciser cette notion d'autorisation. Dans quel cas doit-on le demander ? Dans quel délai et avec quel type de sanction, lorsque l'autorisation n'est pas suivie de ce qui doit être fait dans les jours qui suivent la manifestation en question, c'est-à-dire l'enlèvement des panneaux ?

Le SPW est chargé de veiller notamment au respect des critères relatifs à la sécurité routière, le passage pour les piétons, le respect des dispositions du Code de la route et à la question du raccordement au réseau électrique qui est régulièrement utilisé sans autorisation. En ce qui concerne plus particulièrement le mobilier urbain, celui-ci doit faire l'objet d'une autorisation unilatérale ou concession, mais il est fréquent que les communes ne respectent pas le domaine public régional et implantent des dispositifs sans la moindre concertation préalable tout en percevant des redevances.

Un arrêté du Gouvernement wallon visant à modifier le contenu de l'arrêté du 6 décembre 2012 sera promulgué prochainement au *Moniteur belge*. Son contenu a déjà été évoqué lors d'une question récente posée par M. Borsus. Quand je me rends compte de ce qu'il faut mettre en œuvre en termes de gestion des demandes d'autorisation, de suivi du respect de ces autorisations et notamment en termes de démontage, de localisation de ces panneaux, je me dis qu'il serait tout à fait opportun d'étudier la possibilité, à des endroits ciblés sur notre réseau régional, d'avoir notre propre support sur lequel les organisateurs d'événements quels qu'ils soient pourraient être amenés à y mettre leur information. Ce serait beaucoup moins lourd à gérer et cela ne doit pas représenter un coût aussi important. Cela doit être tout à fait raisonnable en termes de coût et de mise en œuvre.

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, je vous remercie d'avoir considéré que l'alternative que je proposais était intéressante. Vous savez que, dans toutes les communes, on a ce que l'on appelle les colonnes d'affichage et cela fonctionne parfaitement bien sans que l'on se tape dessus et sans que cela ne présente un danger pour la sécurité, parce que, là, je peux vous rejoindre, s'il y a un élément sécurité qui rentre en ligne de compte...

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Si c'est vous qui les mettez, il n'y a plus ce problème. Je l'espère en tout cas. Je vous remercie aussi d'avoir rappelé au SPW le décret, parce qu'il semblait l'avoir ignoré. Cela semble tout à fait logique et c'est une partie du décret. Sincèrement je ne sais pas qui était le scripteur de ce document, mais...

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Ici, ce n'est même pas proactif, c'est qu'ils ne respectent pas le décret. Ils vont au-delà. De temps en temps, il faut peut-être leur rappeler qu'il y a aussi un Gouvernement wallon, qu'il y a aussi un Parlement wallon, que l'on vote des décrets, une législation et que cela vaut aussi pour le SPW, que cela leur plaise ou pas. Sans doute qu'une circulaire comme vous l'annoncez permettra de clarifier tout cela. J'espère qu'il y aura un peu moins de fautes d'orthographe que dans le fameux courrier que j'ai vu.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LA PREMIÈRE OFFENSIVE HIVERNALE ET LE CHAOS INTERVENU SUR LES ROUTES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la première offensive hivernale et le chaos intervenu sur les routes ».

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

M. Borsus (MR). - Monsieur le Ministre, après vous avoir salué ainsi que tous mes collègues et toutes les personnes qui assistent à nos travaux, je souhaitais vous suggérer de faire le point concernant la première offensive, significative en tout cas, de l'hiver puisque celle-ci a semble-t-il créé une situation extrêmement délicate qui hélas, trois fois hélas, s'est soldée par de nombreux accidents, y compris mortels. La situation sur certains axes fut particulièrement délicate. En cause, des humidités verglaçantes qui ont surpris nombre d'automobilistes et que l'on a retrouvées à d'autres endroits du trafic régional, par rapport aux prévisions annoncées.

Je souhaiterais dès lors que nous ayons l'occasion de faire le point quant à ce dossier. Les prévisions annonçaient, dans la nuit du 23 au 24 janvier, l'arrivée de premières neiges en Province de Liège et en Province de Luxembourg. Les services du SPW avaient été mis en alerte renforcée, mais au cours de la nuit, le verglas a sévi dans de nombreux endroits et, manifestement, dans des endroits où ce n'était pas annoncé avec, comme conséquence, un chaos sur une partie significative du tronçon routier géré par la Région wallonne.

Monsieur le Ministre, l'objectif de ma question n'est pas d'identifier les responsabilités ni non plus d'évoquer les cas de force majeure absolue, mais plutôt d'obtenir des informations sur le déclenchement des procédures et aussi de vous demander quelle est votre analyse des causes de la situation constatées de manière aussi à nous projeter dans l'avenir, à éviter des situations qui, comme

celle-là, sont de véritables situations pièges pour les usagers de la voirie.

Tout d'abord, en ce qui concerne les prévisions, il semble que le SPW ne travaille pas selon les prévisions de l'Institut royal météorologique de Belgique, mais qu'il est alimenté par le *Wing* Météo de la Défense nationale depuis plusieurs années. Pouvez-vous nous éclairer en la matière quant au choix posé ? Il semble par ailleurs que d'autres directions générales du SPW, pour d'autres types de services, travaillent elles avec l'IRM. Pouvez-vous nous indiquer, il y a un certain nombre de bonnes raisons pour effectuer tel choix ou tel autre ? Y a-t-il aussi des raisons pour que la Région wallonne ne travaille pas avec le même interlocuteur pour l'ensemble des missions ? Indépendamment de cette photographie générale, deux directions générales relevant de votre département et dont vous avez la compétence fonctionnelle, elles-mêmes travaillent avec des services différents et, semble-t-il, n'échangent pas systématiquement leurs données parce qu'elles sont destinées à des usages différents très probablement. Pouvez-vous nous éclairer à cet égard ?

D'autre part, y a-t-il des choses à améliorer ? Y a-t-il un resserrement de la transmission d'informations, de la chaîne d'informations, du découpage territorial des informations qui peut être amélioré ?

Comment faire pour avoir une réactivité plus immédiate, plus resserrée par rapport à des événements climatologiques, par définition, imprévisibles, comme ceux que l'on vient de connaître ? Quel est votre diagnostic, et surtout, quelle est la proposition ou les propositions d'amélioration que vous pourriez formuler ? Par ailleurs, l'information des usagers ne peut-elle pas encore être améliorée, resserrée, lorsque l'on a des situations de périls quasi imminents comme celles que l'on a rencontrées ?

Monsieur le Ministre, pouvez-vous brosser avec moi un regard sur l'ensemble des éléments de cette situation ? Si je me permets ce questionnement, c'est pour éviter des drames comme ceux que l'on a connus, hélas, précédemment.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Monsieur le Député, c'est une question importante. C'était à la fois une situation très dangereuse pour les usagers et une situation frustrante pour tous ceux qui gèrent cela. Le service d'hiver est bien préparé avec toute une série de procédures qui sont prévues. Ce matin-là, on a connu les problèmes que vous décrivez suite à une situation météorologique un peu particulière, mais je vais y revenir.

Tout d'abord, par rapport aux accidents mortels, il reviendra effectivement au parquet concerné de déterminer les causes exactes. D'après les informations qui m'ont été communiquées, le verglas n'est pas la cause directe de tous les décès. Il y en a trois et au moins deux des trois sont des circonstances tout à fait différentes qui auraient pu se produire un autre jour.

Concernant les relations avec le *Wing* Météo et l'explication d'utilisation des différentes sources météorologiques, la gestion d'un réseau routier en situation hivernale nécessite la production de données et de prévisions météorologiques au niveau du sol qui peut permettre de déterminer et d'anticiper le comportement des revêtements : température de revêtements, comportement du coffre de chaussée, hygrométrie, et cela en fonction des conditions météorologiques, donc le vent, la pluviosité et la couverture nuageuse. L'enjeu est bien de pouvoir anticiper l'évolution des conditions de praticabilité routière et d'adopter des stratégies d'intervention les plus appropriées. Il s'agit d'une activité particulièrement complexe faisant intervenir des facteurs pouvant évoluer de manière extrêmement rapide, et ce, à l'échelle de l'ensemble de la Wallonie et de plusieurs milliers de kilomètres de voirie.

D'un point de vue opérationnel, il s'agit bien d'une météorologie spécifique, complémentaire, mais néanmoins différente de la météorologie atmosphérique classique puisque l'on est au niveau du sol, contrairement à la météorologie atmosphérique classique.

En Wallonie, la Direction générale des routes a développé depuis de nombreuses années un outil de gestion intégrée du service hivernal, appelé Météo-route. Il intègre un ensemble de données de météorologie routière, instantanée et prévisionnelle. Il constitue par ailleurs un outil de gestion opérationnelle des interventions.

Pour ce qui concerne le volet prévisionnel de la météorologie routière, le *Wing* Météo fournit les prévisions pour les trois régions. Ces prévisions sont réalisées gratuitement dans le cadre de la mission d'aide à la nation de la Défense nationale.

Quant à l'approche qualitative de ces prévisions, une analyse comparative des prévisions des différents opérateurs en termes de coût et de fiabilité des prévisions a été réalisée il y a une dizaine d'années au sein de la DGO1. Cette analyse a mis en évidence que les prévisions réalisées par le *Wing* Météo étaient de bonne qualité. Une étude similaire a été réalisée dans les autres régions et a conduit à la même conclusion. Les trois régions travaillent donc avec le *Wing* Météo pour la météorologie routière.

Quant à l'IRM, il convient de noter que cette institution ne fournit pas de prévisions météorologiques routières, mais bien des prévisions atmosphériques. Comme développées ci-avant, les prévisions générales

fournies par l'IRM ne permettent pas de disposer d'informations suffisamment spécifiques qui puissent permettre de prévoir l'état des chaussées et d'anticiper les opérations de viabilité hivernale.

Lors des périodes critiques, des concertations régulières ont lieu au sein de la cellule d'action routière entre le centre régional de crise - donc le CRC - la police fédérale et le centre PEREX. Le CRC dispose, lui, notamment des bulletins de vigilance météorologique de l'IRM. Cette concertation montre bien que l'on a les données de l'IRM, même si ce ne sont pas celles qui sont décisives, puisque le CRC en tient compte.

Lors de situations exceptionnelles, une participation est également prévue par vidéoconférence avec Météo France. Lors de ces réunions, les prévisions provenant des différentes sources, celles du *Wing* Météo comme celles de l'IRM ou de toute autre source disponible sont confrontées.

Ce fut le cas le 23 janvier après-midi. Les deux bulletins météo du début d'après-midi étaient similaires et la phase de vigilance renforcée a été déclenchée pour la Province de Luxembourg et l'est de la Région wallonne. En soirée, l'IRM a établi un nouveau bulletin qui mentionnait une possibilité de plaques de glace et de givre, reprenant ainsi une couleur jaune pour la Région wallonne. La couleur jaune correspond au premier stade de vigilance météorologique et l'orange au verglas généralisé.

Il est à noter que ce n'est pas la première fois, puisqu'à dix reprises, lors des mois de décembre et de début janvier de cet hiver, l'IRM a utilisé cette couleur jaune pour informer dans un bulletin de vigilance de la possibilité ou de l'éventualité de la survenance de plaques de givre ou de glace, sans pour autant qu'une situation de verglas quasi généralisé se produise sur une partie importante du territoire. Pour être clair, si on démarre lorsque le signal est jaune, on démarre quasi tous les jours avec des épandages. Or, la plupart du temps, j'ai vu les analyses des courbes, il est assez important à voir ce qui s'est passé cette nuit-là. On voit les courbes des températures. À un moment donné, les alertes se déclenchent, mais on a la prévision de la courbe pour les heures qui suivent et on s'en est écarté complètement. Alors que, quand il fait telle température à telle heure et à l'heure suivante il fait telle température, avec une dégressivité des températures, des courbes prévisionnelles sont établies avec des fourchettes d'erreur. Dans aucun cas, on ne passait sous une situation de givre ou de verglas. Sauf que, là, il y a eu un décrochage très fort vers 3 ou 4 heures du matin.

Concernant les conditions météorologiques, les pluies assez importantes de la journée du 23 ont humidifié les chaussées. Les prévisions météorologiques diffusées en fin d'après-midi du jeudi 23 ne prévoyaient pas de levée de la couverture nuageuse en cours de la nuit ; ainsi que le maintien de températures positives. En dehors de la Province de Luxembourg, les prévisions tablaient sur deux à trois degrés pour la nuit. Or, à partir de 0 heure 30, le vendredi 24 janvier, il est apparu, contrairement aux prévisions que le ciel a commencé à se dégager. Ceci a engendré une chute rapide des températures et l'apparition de givre important sur les chaussées humides.

Sur base de la procédure existante à la Direction générale des routes, validée préalablement au démarrage du service hivernal, le centre PEREX prévient l'ensemble des districts en cas d'évolution négative des conditions météorologiques, sur base des relevés de ces différentes stations météo, ainsi que des prévisions issues de météo route. Il revient ensuite à chaque district de déterminer, en fonction des conditions locales, si des épandages préventifs et/ou curatifs doivent être réalisés ou pas.

Concernant le déroulement des opérations de cette nuit-là, le centre PEREX a envoyé une première alerte entre 0 heure 30 et 1 heure 30 à l'ensemble des chefs de district qui n'étaient pas concernés par la vigilance renforcée, pas ceux qui avaient été mis en alerte la veille puisque c'était sur les autres régions de Wallonie.

Une seconde alerte a été relancée de manière ciblée entre 5 heures et 6 heures du matin. Sur base de ces alertes, les chefs de district ont entamé une procédure de surveillance des graphes - les fameux graphes que j'évoquais - comparant l'évolution des données instantanées fournies en temps réel par les stations météo par rapport aux données prévisionnelles, afin de décider du moment le plus opportun pour l'intervention.

Vers la deuxième partie de la nuit, le ciel s'est découvert très rapidement et on est sorti complètement des graphes que les chefs de district avaient étudiés, précipitant la chute des températures au sol et provoquant ainsi des zones importantes de verglas généralisé. Sur base des données des stations, des examens visuels et des examens des courbes de température, les épandages ont été lancés à ce moment-là, majoritairement vers 4 heures du matin. Il convient de signaler qu'un circuit d'épandage est effectué en moyenne sur deux heures. Évidemment, en partant à 4 heures du matin, sans doute un peu tard, on s'est vite trouvé en conflit avec les premiers automobilistes partant travailler une heure ou deux plus tard.

Il faut ajouter qu'un épandage n'est pas une garantie absolue d'absence de zone de verglas. Il faut insister sur l'obligation qu'un automobiliste doit adapter sa conduite en fonction des conditions climatiques et d'être particulièrement vigilant en toute circonstance. Le verglas est plus difficile à traiter que la neige et l'action du sel doit être renforcée par le passage des automobilistes. Des épandages réalisés lorsque l'intensité du trafic est faible ne sont pas systématiquement synonymes d'efficacité.

En ce qui concerne l'information du public, il est vrai que l'on a, à chaque fois, des résultats qui sont beaucoup plus catastrophiques lorsqu'il s'agit de verglas par rapport à la neige. Visuellement, on se rend compte de la présence de la neige, on adapte la vitesse. Par contre, pour le verglas, sortant de chez soi le matin très tôt, on ne se rend pas toujours compte de la situation réelle.

Là où on a le plus de progrès à faire, c'est en ce qui concerne l'information du public. Les panneaux à messages variables ont bien fonctionné, mais on sait qu'il n'y en a pas partout. Ils indiquaient le message « conditions hivernales prudence » pendant la nuit, avant de basculer en fin de nuit sur un message « prudence verglas ».

De même, le site « trafiroutes » et les différentes chaînes de radio ont abondamment diffusé des messages de prudence dès la fin de nuit. Enfin, un communiqué de presse de conseils de prudence a été transmis par le centre régional de crise dès 17 heures le jeudi 23 janvier.

Au final, il apparaît que les procédures ont bien été respectées, mais que la particularité de l'évolution climatique de la nuit du 23 au 24 janvier et la brutalité de la chute des températures a compliqué la prise de décision à l'échelle des districts. En outre, la présence de verglas, non pas de neige, a ralenti l'action du sel d'épandage.

Où je pense que l'on peut faire mieux - c'est dans nos projets en ce qui concerne l'information du public - c'est dans tous les systèmes qui permettraient directement d'intervenir sur les GPS et sur les téléphones portables des usagers, avec un système d'abonnement tel qu'on le connaît pour les poids lourds aujourd'hui, qui reçoivent directement sur leur GSM des informations sur la situation du réseau. Il faut généraliser ce type de système pour pouvoir, dans des cas pareils où clairement, à 4 ou 5 heures du matin, certains districts se sont rendu compte que leurs camions sortaient un peu tard, au minimum intervenir et avertir tous ceux qui prenaient la route de manière très ciblée dans certaines provinces et dans certaines régions.

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

M. Borsus (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre analyse et pour l'ensemble des éléments détaillés que vous me transmettez quant aux investigations que vous avez pu mener concernant cette fin de nuit du 23 au 24 janvier.

Ce n'est pas mon rôle de parlementaire d'aller plus avant dans l'analyse de l'ensemble des éléments de la chaîne de réactions, d'information. J'ai cependant la perception que, nonobstant tous les paramètres que vous évoquez et qui me semblent fondés, il y a un décalage de temps entre le moment où certaines informations sont disponibles, nonobstant la durée des circuits d'épandage. On sait par ailleurs qu'il y a une hiérarchie dans l'épandage, dans les circuits prioritaires. Lorsque je vois la cartographie de ce qui s'est passé, il me semble qu'il y a un décalage dans le temps.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Sur les morceaux de territoire où nous étions en alerte, donc le Luxembourg et l'est de la Belgique, en alerte, cela veut dire que les équipes d'intervention, non seulement du SPW, mais les sociétés privées, sont averties et sont à pied d'œuvre. Elles sont déjà dans leurs camions et le sel est chargé. Par contre, là où on n'est pas en alerte, les gens ont, de par leur contrat, un temps d'adaptation et de réaction. Les entreprises privées reçoivent l'alerte à deux heures du matin et elles ont une heure peut-être - cela dépend du cahier de charges et des endroits - pour commencer à se mettre en route et au travail pour l'épandage.

Le fait que nous ne soyons pas en pré-alerte la veille au soir, parce que rien ne laissait prévoir de devoir le faire, a retardé, à partir du moment où l'on prend la décision, à 3 heures du matin, la mise en œuvre effective de l'épandage.

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

M. Borsus (MR). - Merci pour la précision, mais si je me permets de réagir, c'est parce que vous évoquez cette situation de danger potentiel et cette première ligne de hiérarchie de l'alerte avec cette cartographie jaune que vous évoquez. On est déjà clairement dans une situation de possible danger. Vous avez réagi, Monsieur le Ministre, en expliquant que si on devait épandre chaque fois que l'on a cette couleur jaune, on serait tout le temps en route. Il n'empêche que ce premier échelon de l'alerte est un échelon de danger potentiel, certes le moins élevé encore, mais c'est un échelon qui indique que quelque chose de significativement dangereux peut se passer sur les voiries.

Je l'ai dit, je ne vais pas mener d'investigation plus approfondie, mais quand je décline la séquence du temps en l'espèce, nonobstant l'enchaînement des circonstances, ce basculement par rapport aux prévisions, je me dis que ce type de situation peut se produire, peut se reproduire et même plus d'une fois dans un hiver. Je me demande si l'on ne peut pas améliorer. Mon sentiment est plutôt que oui, en entendant votre réponse, dans certains cas limités, la réactivité par rapport à des situations où, dès l'instant où l'on bascule dans l'échelon supplémentaire d'alerte, on sait que les usagers sont en danger.

Rappelons-le, l'épandage sur nos réseaux régionaux est basé sur un épandage qui est largement préventif. On

n'a pas un épandage curatif comme on le rencontre dans certaines situations sur des routes tout à fait secondaires, on a vraiment ici des épandages - on les observe d'ailleurs en circulant sur les voiries - qui sont très préventifs.

Je vous rejoins aussi, Monsieur le Ministre, eu égard aux nouvelles technologies, quant au fait de l'existence d'un certain nombre de moyens qui sont aujourd'hui disponibles et que l'on ne pouvait activer il y a quelques années. L'on pourrait aller plus loin dans les alertes. On ne couvrira pas encore 100 % du risque en organisant les choses de cette façon, mais avec Internet, avec les messages, avec la mobilophonie qui s'est généralisée, et cætera, on peut, au niveau régional, organiser des niveaux de messages qui permettent une transmission peu coûteuse. On parle vraiment de sécurité ici. On peut progresser en termes d'information et de réactivité immédiate de l'information, notamment dans les situations de danger.

Merci pour l'éclairage en ce qui concerne la différenciation des missions que je trouve assez pertinente entre l'IRM et le travail mené par le *Wing* Météo.

QUESTION ORALE DE M. TANZILLI À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LA CONSTRUCTION DU NOUVEAU PONT À LUTTRE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tanzilli à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la construction du nouveau pont à Luttre ».

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

M. Tanzilli (cdH). - Monsieur le Ministre, je voudrais revenir sur les travaux de rénovation du pont qui enjambe le canal Charleroi/Bruxelles à Luttre, sur la Commune de Pont-à-Celles. C'est un axe d'autant plus important que bon nombre de navetteurs qui utilisent la gare de Luttre, gare ICE au nord de Charleroi, sur la ligne vers Bruxelles, passent par ce pont pour se rendre à la gare.

Au printemps 2011, des travaux de rénovation étaient prévus par le SPW, mais il s'est avéré rapidement que l'état de vétusté avancée de ce pont nécessitait un remplacement complet de l'ouvrage et, par mesure de sécurité, le tonnage autorisé était temporairement limité sur ce point. La circulation ne se fait plus que sur une voie en alternance, ce qui ne manque pas d'occasionner des embarras de circulation aux heures de pointe.

Le nouveau pont doit prendre place à côté de l'actuel. Cependant, le début des travaux a connu de nombreux retards du fait de la procédure administrative. Attendu pour le mois d'août, le permis d'urbanisme n'a été délivré qu'à la mi-novembre engendrant un report du chantier qui, selon les informations relayées par la presse, devrait débuter, au plus tôt, fin de l'année.

De plus, une extension d'une grande surface voisine a obligé le SPW à revoir la géométrie du pont afin de permettre d'y accéder via une rampe d'accès.

Monsieur le Ministre, je voudrais que vous puissiez confirmer que le projet est désormais finalisé et qu'il intègre l'ensemble des données, notamment celle relative à la rampe d'accès qui a dû être modifiée suite à l'extension de la grande surface. Une date ferme de début des travaux est-elle d'ores et déjà fixée ? Disposez-vous d'une estimation de la durée de ceux-ci et du coût du chantier ? Des contacts sont-ils prévus entre le SPW et les autorités locales afin de permettre de limiter au maximum les désagréments ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Monsieur le Député, la nécessité de remplacer l'actuel pont de Luttre est apparue au cours du chantier de rénovation de ce dernier.

D'emblée, il a été considéré que l'option d'un nouveau pont, placé à côté de l'existant, était la meilleure. De cette manière, le trafic est préservé durant toute la période de préparation et de réalisation du nouveau pont. Cette option évite par ailleurs l'important surcoût que constituerait un ouvrage provisoire, le temps de remplacer le pont actuel par un nouveau pont au même endroit.

Compte tenu du fait que la circulation est réduite à une seule bande sur le pont actuel, tout a été mis en œuvre afin d'obtenir le permis le plus rapidement possible.

Lors de l'étude du nouveau pont, qui sera construit parallèlement à l'ancien, il était prévu de décaler l'accès au supermarché voisin, en utilisant le terrain à côté du bâtiment de la grande surface.

Toutefois, fin 2012, lors de l'enquête publique relative à la demande de permis pour la réalisation du nouveau pont, il a été porté à la connaissance de la Direction des Voies hydrauliques de Charleroi, le gestionnaire de l'ouvrage, que le supermarché avait déjà obtenu, en février 2012, un permis d'urbanisme pour la construction d'une extension sur le terrain prévue pour la rampe d'accès à la grande surface.

L'absence de cette information, cruciale pour les choix qui devaient être posés dans la conception du

nouveau pont, a obligé le gestionnaire à revoir la géométrie de celui-ci.

Le projet a été modifié, en parfaite concertation avec les responsables du supermarché et les autorités communales. Les compléments ont été introduits en mars 2013 auprès du fonctionnaire délégué, pour une délivrance du permis en août 2013. Le permis n'a toutefois été délivré qu'en novembre 2013, ce qui a retardé d'autant la suite du dossier.

Le permis étant obtenu, les documents d'adjudication sont en cours de réalisation, dans le but de lancer l'appel aux entreprises candidates début du second semestre et de lancer les travaux en novembre.

À ce stade, le budget se monte à 2 700 000 euros. Cette somme est bien réservée sur le budget 2014 du service gestionnaire. Les travaux dureront environ un an et demi. Mes services continuent à se concerter avec les autorités communales afin d'aboutir au plus vite dans ce dossier, et ce, dans les meilleures conditions pour les riverains.

M. le Président. - La parole est à M. Tanzilli.

M. Tanzilli (cdH). - Monsieur le Ministre, je vous remercie pour vos réponses.

QUESTION ORALE DE MME LINARD À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LA QUALITÉ DU PAIN »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Linard à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la qualité du pain ».

La parole est à Mme Linard pour poser sa question.

Mme Linard (Ecolo). - Monsieur le Ministre, en décembre dernier, je vous interpellais déjà sur la qualité de notre pain, suite à l'émission « Question à la Une » qui avait alors suscité le questionnement sur l'origine, entre autres, des pâtes à pain, des farines, et cætera, auprès des consommateurs.

À l'époque, j'avais alors mis l'accent sur la nécessité de clarifier les critères des labels, notamment celui de maître boulanger-pâtissier actuellement en vigueur, de manière à garantir une information fiable et complète au consommateur, mais aussi à donner à nos artisans boulangers des outils qui distingueraient leur production des méthodes industrielles.

Dans votre réponse, vous révéliez que l'administration avait élaboré des critères minimaux et qu'un cahier des charges pourrait être rapidement reconnu au niveau de la qualité différenciée, mais qu'il manquait encore, en décembre, un cadre juridique pour permettre au système de qualité différenciée de se développer pleinement, cadre que vous alliez intégrer dans le Code wallon de l'Agriculture.

Vous indiquiez également que le code était bien avancé, à l'époque - on sait où il en est aujourd'hui puisque l'on en a discuté récemment - et que l'administration avait été chargée de vous remettre un projet d'arrêté portant sur la qualité différenciée. Cela était prévu pour fin décembre.

Vous affirmiez, en décembre, que l'administration avait élaboré le cahier des charges sur la base de concertations avec les acteurs de la filière. Avez-vous également consulté les acteurs quant au résultat de ce cahier des charges ? Cela se faisait en amont, est-ce aussi prévu en aval ? Quelles sont leurs réactions par rapport au cahier des charges minimales ?

Nous sommes début février, j'aurais voulu savoir où en est le projet d'arrêté. Avez-vous des éléments de contenu à nous fournir ? Selon quel calendrier avez-vous prévu de mettre en œuvre cet arrêté, donc le système de qualité différenciée en Région Wallonne, qui est très attendu, entre autres, par les boulangers ? À quelle échéance leur promettez-vous un nouveau label de qualité différenciée ?

Par rapport à ce sujet, quelle information au consommateur prévoyez-vous de mettre en place, une fois le système de qualité différenciée mis en œuvre ? Comment comptez-vous intégrer les acteurs de la filière dans l'élaboration de la promotion de leurs produits ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Madame la Députée, au Code wallon de l'Agriculture, approuvé par le Gouvernement wallon le 23 janvier, est lié un projet d'arrêté établissant un système régional de qualité différenciée ; un avant-projet est rédigé et est en cours de relecture sur les aspects juridiques. Il devrait être à l'ordre du jour en première lecture du Gouvernement wallon dans une dizaine de jours.

En tenant compte des délais nécessaires pour la suite de la procédure, notamment le passage au Conseil d'État, ma volonté est de faire approuver ce texte avant la fin de l'actuelle législature.

Sans vouloir détailler le contenu de ce texte, le principe est d'y mettre toutes les procédures nécessaires pour pouvoir définir des exigences minimales sectorielles, pour reconnaître des cahiers de charges, pour agréer les organismes certificateurs et pour

superviser leur travail et l'ensemble du système régional de qualité différenciée.

Le signe de qualité qui est prévu dans le Code wallon de l'Agriculture sera aussi fixé dans ce texte sous la forme d'un logo. Mon but est que ce signe de qualité soit simple et explicite pour en faciliter la compréhension des consommateurs. Nous organiserons, en temps utile, une information complète vers les divers maillons de la chaine agroalimentaire wallonne, y compris les consommateurs via l'APAQ-W.

En ce qui concerne le pain de qualité différenciée, il me faudra prendre un arrêté fixant les exigences minimales dans la foulée de l'arrêté du Gouvernement wallon.

Dans la pratique, nous réalisons, en parallèle, les étapes nécessaires, dont notamment le passage devant la Commission consultative scientifique qui doit remettre un avis sur le projet. Ce projet a, bien entendu, été concerté avec les acteurs de la filière qui en ont approuvé le résultat.

Il y a bien un arrêté du Gouvernement général sur la qualité différenciée qui pourra couvrir les différents aspects, dont le pain et d'autres productions, puis des arrêtés ministériels ciblés : un pour le pain, d'autres pour d'autres matières.

Nous verrons si la commission scientifique souhaite ajouter l'un ou l'autre élément à ce projet, c'est son rôle de se prononcer, et je ne vais pas anticiper sur l'avis des scientifiques.

Mon calendrier, pour cet arrêté ministériel, est le même que pour l'arrêté du Gouvernement. Dès que celui-ci est approuvé, je pourrai signer l'arrêté spécifique au pain. Tout est mis en œuvre pour une concrétisation rapide, il y a une vraie demande du secteur et on sera en mesure d'y répondre dans les délais.

M. le Président. - La parole est à Mme Linard.

Mme Linard (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je me réjouis de voir que l'on va pouvoir aboutir sur ce sujet avant la fin de la législature.

QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « L'INDICATION GÉOGRAPHIQUE PROTÉGÉE (IGP) POUR LE SAUCISSON D'ARDENNE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'indication géographique protégée (IGP) pour le saucisson d'Ardenne ».

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Ministre, le Conseil d'État a tranché. La firme agroalimentaire flamande Guina, qui prétendait que la dénomination « saucisson d'Ardenne » était générique, a ainsi été déboutée. Avec un autre producteur, elle avait attaqué la décision de reconnaissance de ce produit typique de la Région wallonne.

Désormais, le saucisson d'Ardenne ne sera plus qu'Ardennais. L'acharnement des producteurs flamands a engendré un retard de trois ans pour les artisans et fabricants ardennais dans leur projet de protection et de promotion d'un des produits phares de nos Ardennes.

Cette reconnaissance wallonne est ainsi la première étape, intervenue en octobre 2010 pour l'obtention de l'indication géographique protégée, « saucisson d'Ardenne » européenne.

Quelles sont les prochaines étapes de la procédure pour introduire le dossier du saucisson d'Ardenne auprès des autorités européennes ? Combien de temps durera la procédure ? Cette IGP devrait donc offrir aux artisans et fabricants, une plus grande notoriété et un développement commercial. Mais de quelle manière ces atouts se concrétiseront-ils ?

Les producteurs flamands vont-ils continuer à étiqueter « ardennais » leurs saucissons d'ici l'étape décisive de l'IGP européenne ? Ce marché concerne combien d'artisans et fabricants ardennais ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Madame la Députée, comme je l'ai déjà expliqué à plusieurs reprises, la prochaine étape pour le dossier de reconnaissance du saucisson d'Ardenne est l'envoi de la demande de reconnaissance à la Commission européenne.

Ceci nécessite toutefois d'apporter quelques adaptations au dossier pour se conformer aux dernières lignes directrices communiquées par la commission. Cette étape sera franchie dans les prochains jours.

La Commission européenne accusera réception de notre demande de reconnaissance, cet acte formel déclenchant la prise d'effet de la reconnaissance transitoire nationale - ici, régionale - par la Région wallonne du saucisson d'Ardenne en qualité d'indication géographique. Cette protection transitoire de la

dénomination sur le territoire wallon cessera d'exister dès que la décision européenne aura été prise sur la demande d'enregistrement. Donc, il y a une première phase qui est la reconnaissance sur notre territoire, puis elle sera remplacée par une reconnaissance sur l'ensemble du territoire européen.

Après réception du dossier, la commission dispose d'un délai de six mois pour vérifier que notre demande est justifiée et qu'elle remplit les conditions réglementaires. En cas d'avis positif, le dossier sera publié au Journal officiel de l'Union européenne, ce qui ouvrira une dernière procédure d'opposition de trois mois pour des personnes physiques ou morales résidant dans un état membre autre que la Belgique.

En l'absence d'opposition dans ce délai de trois mois, la commission adoptera un acte d'enregistrement du saucisson d'Ardenne et le publiera au *Journal officiel de l'Union européenne*. Six mois de procédure, trois mois d'opposition, quelques petits délais entre les deux donc, vous comptez un an à partir d'aujourd'hui.

Dès obtention de l'IGP, les artisans pourront valoriser cet atout en profitant de la notoriété d'un signe de qualité européen, et en l'apposant sur l'étiquetage de leurs produits.

D'autre part, ils seront les seuls à pouvoir fabriquer et vendre des produits portant cette appellation et le signe de qualité.

Le reste relève des stratégies commerciales que nos producteurs ne manqueront pas de développer sur ces fondations solides que la Région et l'Europe leur fournissent.

Aujourd'hui, neuf entreprises adhérent à l'Association d'Usage et de Défense de l'Appellation Saucisson d'Ardenne, certaines artisanales, d'autres à plus grande échelle.

Grâce à l'IGP, ce marché est appelé à croître, et d'autres entreprises pourront décider d'utiliser l'appellation, qu'elles adhèrent ou non au groupement de producteurs, mais moyennant le respect du cahier des charges et une mise sous contrôle.

La question de l'étiquetage par les firmes flamandes est plus complexe : seules les entreprises ayant fait opposition dans la phase de consultation nationale du dossier peuvent demander une dérogation pour obtenir une période transitoire d'adaptation. Les deux firmes concernées, Ter Beke et Guina, ont introduit une telle demande dans les délais imposés, et ces demandes sont recevables.

Après consultation des juristes experts dans cette matière, je prendrai une décision concernant cet aspect-là. C'est le fait que ces entreprises puissent pendant la période transitoire ou pas utiliser cette appellation.

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Je remercie M. le Ministre pour l'éclaircissement par rapport aux questions que j'avais posées. C'est un dossier qui va suivre son cours. On en voit enfin le bout du tunnel. Je suis bien contente que le Conseil d'État ait enfin donné sa position. Voilà un dossier qui va pouvoir aboutir.

QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LA PRIME À LA VACHE ALLAITANTE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la prime à la vache allaitante ».

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Ministre, concernant le dossier relatif aux aides soutien couplé, dans le cadre de la révision de la politique agricole commune, plusieurs adaptations sont à réaliser, notamment une demande de dérogation auprès de la Commission européenne. Mais au préalable, les concertations visant à définir les modalités des aides couplées applicables à partir du 1er janvier 2015 doivent être menées à terme.

À ce jour, pouvez-vous nous préciser l'état d'avancement de ces concertations ?

Votre objectif était de soumettre au Gouvernement wallon une note d'orientation relative aux choix régionaux à arrêter dans le cadre de la réforme de la PAC d'ici la fin du mois de janvier.

Celui-ci a-t-il été atteint ? Dans l'affirmative, quels sont les choix posés que vous avez présentés au Gouvernement wallon ?

Vous envisagiez d'introduire la demande de dérogation à la Communauté européenne début février. Cet échéancier pourra-t-il être respecté ?

Les discussions portaient également sur le système qui va succéder au système des quotas pour l'aide à la vache allaitante. Vous aviez évoqué un système de paliers en fonction du troupeau et de la surface fourragère.

Qu'en est-il à l'heure actuelle de cette réflexion ? Quel est l'accueil des associations agricoles ? Quelles

sont les mesures définitives retenues ou l'orientation ? Maintiendrez-vous la référence historique ? De quelles manières seront réalisées les reprises totales des exploitations ?

Je voudrais ajouter à cela une question, car je reçois pas mal d'appels téléphoniques. À l'heure actuelle, en 2014, y aura-t-il encore des transferts de primes à la vache allaitante possible ? Beaucoup d'agriculteurs se posent la question. Peuvent-ils encore acheter des primes à la vache allaitante à leurs voisins ou pas ? C'est une question que je souhaite vous poser.

Je souhaiterais, en outre, souligner que, vous l'avez dit vous-même, ce secteur est le secteur qui, depuis bon nombre d'années, souffre le plus et qu'il a besoin d'un soutien. Je crois que dans la politique agricole commune, vous souhaitiez maintenir ce soutien. Je voudrais voir comment vous allez vous organiser, parce qu'il est vrai qu'il y a, là, tout un travail, toute une histoire, et je crois que le balayer d'un coup de baguette magique serait malvenu dans le secteur.

Je suppose que vous avez d'emblée eu des concertations avec les différents syndicats sur ce sujet. Je vous remercie de m'éclairer par rapport à cela.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Madame la Députée, par rapport à votre question supplémentaire, rien n'interdit en 2014 de faire des transferts, mais à partir de 2015, l'accès « à la réserve » sera gratuit. C'est à tenir en compte.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - C'est parce que l'on dit de tout. On dit que l'accès sera possible et puis on nous dit aussi, à un moment donné, que vous allez bloquer le transfert en 2014.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - On ne bloque pas le transfert en 2014, mais on n'a pas envie non plus que des producteurs fassent des achats qui sont inutiles. Il faut être très clair ; acheter des quotas en 2014 ne permettra que de les utiliser en 2014 pour deux raisons. D'abord, en 2015, vous pourrez en avoir gratuitement. Il y aura une réserve dans laquelle les nouveaux demandeurs, des jeunes qui reprennent des exploitations, notamment, pourront acquérir des quotas sans devoir les payer.

Deuxièmement, la référence pour la partie historique sera bien la référence 2013. Ce sont les chiffres 2013 qui permettront de déterminer quel avantage on donne à des gens qui ont déjà des quotas existants aujourd'hui. Sinon, on va biaiser tout le débat dans les quinze jours, trois semaines à venir. Il faut que l'information soit précise. J'ai rédigé un document en ce sens, qui doit quitter mon cabinet aujourd'hui ou demain, et qui précise bien ces deux aspects : la manière dont les transferts peuvent se faire et le fait qu'à partir de 2015, le système va changer, et qu'il ne sera plus nécessaire d'en acheter. L'année de référence est bien 2013, pour que l'on n'ait pas l'impression en en achetant en 2014 que l'on va se constituer un stock qui sera valorisable par la suite.

J'ajouterai encore un élément, c'est que ceux qui s'en débarrassent aujourd'hui n'auront plus accès avant cinq ans à la réserve gratuite. On ne peut pas vendre quelque chose début 2014 en sachant qu'on l'aura gratuitement début 2015.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Seulement ceux qui s'en sont débarrassés en 2014 ou ceux qui s'en sont débarrassés depuis cinq ans n'y auront pas accès ?

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Tous ceux qui ont vendu ces dernières années. L'idée est d'avoir un moratoire de cinq ans entre le moment où l'on vend ses quotas de vaches allaitantes et le moment où l'on peut réclamer d'en avoir de nouveaux. On peut comprendre que celui qui a décidé de valoriser par la vente ses quotas ne puisse pas les retirer aujourd'hui gratuitement dans un nouveau dispositif.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Nous sommes en 2014, si quelqu'un a vendu ses primes vaches allaitantes en 2009 et 2014, il n'y aurait pas droit.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - À préciser, c'est de cet ordre-là. C'est une demande très claire du secteur lui-même pour éviter des spéculations, des ventes et reprises à bon compte.

En ce qui concerne plus globalement cette prime à la vache allaitante, j'ai soumis au Gouvernement wallon une note d'orientation relative aux choix régionaux à arrêter dans le cadre de la réforme de la PAC. C'est toute la discussion avec les syndicats d'il y a deux semaines. C'est à l'ordre du jour du Gouvernement wallon de ce jeudi. Les orientations que je propose ont été - je vous le rappelle - concertées et ont reçu l'approbation des organisations agricoles le 21 janvier dernier.

Les grandes lignes de cette note d'orientation ont été présentées en séance plénière le 22 janvier. Un débat qui a d'ailleurs été lancé à votre initiative. L'enveloppe que je souhaite attribuer aux aides couplées étant supérieure à 13 % du volume total des aides directes octroyées en Wallonie, vu que le volume que je désire attribuer est supérieur à 13 %, elles devront être négociées avec la Commission européenne et recevoir son approbation. Cette procédure de négociation peut durer jusqu'à quatre mois. À partir du moment où ma note est validée par le Gouvernement wallon, elle peut partir la semaine prochaine à la commission. Il est question d'un

maximum de quatre mois, mais cela ne doit pas nécessairement durer quatre mois. On aura très vite une réponse, ne fût-ce que verbale, sur la confirmation du dispositif que l'on propose.

Dès l'accord du Gouvernement wallon, l'administration entamera cette négociation qui doit se clôturer avant l'été. En effet, la date limite de notification à la commission, des décisions prises en matière de couplage des aides est fixée au 1er août 2014, au plus tard.

Les modalités des aides couplées applicables à partir du 1er janvier 2015 sont toujours en cours de discussion avec les associations agricoles. L'administration y collabore étroitement en apportant les précisions réglementées utiles, suite à leur contact avec la Commission européenne. Tandis que Gembloux Agro-Bio Tech de l'Université de Liège continue d'étudier différents scénarios.

Concernant ces modalités, j'ai proposé un système d'éligibilité basé sur une approche par palier en fonction d'une part, du nombre de vaches présentes l'année précédente à une date déterminée et d'autre part, de la surface fourragère. En fonction de l'évolution attendue de son cheptel, le producteur pourra introduire une demande, soit pour un palier maximal prédéfini, soit pour un palier inférieur.

La transition vers ce nouveau système doit être bien négociée afin que le secteur spécialisé en viande bovine et les jeunes bénéficient prioritairement de la redistribution.

Par rapport à l'ancien système, la gestion administrative sera simplifiée car on ne gèrerait plus des droits ou fractions de droit, mais des paliers à cinq unités. Par ailleurs, il n'y aurait plus de gestion de quotas, ni de transferts de ceux-ci, ni de réserve.

Voilà les grands éléments, mais on est encore en dehors de l'accord sur les 21,3 % de couplage dont les 18 % de la prime à la vache allaitante. On négocie encore avec le secteur et en parallèle avec la Commission européenne sur comment le mettre en œuvre. Il y a une forme de réticence de la commission sur le fait de parler de quotas historiques. On ne peut pas non plus faire table rase de ce qui existe. On doit trouver un système. Nous sommes en train de parler de vaches éligibles, mais qui tiennent compte des vaches qui sont aujourd'hui présentes dans les exploitations qui détiennent ces quotas vache allaitante. On est vraiment en pleine négociation sur le détail du mécanisme.

J'espère que cette semaine-ci, au plus tard la semaine prochaine, on pourra aboutir avec un mécanisme. Je reçois encore les éleveurs, une délégation d'entre-eux, jeudi à mon cabinet pour faire le point des retours de la Commission sur notre première proposition qui leur allait très bien, mais on devra peut-être l'amender un peu.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Vous prévoyez des plafonds, non ?

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Non, a priori, pas de plafonds, mais un système qui permet un accès beaucoup plus facile, notamment aux jeunes, qui auront un accès gratuit, et un accès à ceux qui aujourd'hui n'ont pas de quotas. L'idée est que, quand on arrive en fin d'activité, on ne puisse plus valoriser, on ne puisse plus revendre ses quotas, mais ils reviennent à la Région wallonne, qui peut alors les attribuer gratuitement à d'autres, avec un ordre de priorité, notamment pour favoriser les moins de 40 ans lors des reprises d'exploitations. Cela permettrait à un jeune qui hésite sur le type d'exploitation qu'il veut reprendre de pouvoir recevoir jusqu'à 80 vaches éligibles, 80 anciens quotas vaches allaitantes, gratuitement pour lui se lancer, en une fois ou en plusieurs fois, parce qu'il ne suffit pas que de recevoir.

(Réaction de Mme Cassart-Mailleux)

Voilà.

Mais cela est susceptible, évidemment, de susciter une plus grande possibilité de reprise par des jeunes d'exploitations incluant de l'élevage, tout au moins à une quantité minimale.

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Je remercie M. le Ministre. Je comprends les différentes orientations, mais la réponse n'est pas encore très précise. Il y a pas mal d'éléments nouveaux qui vont arriver cette semaine-ci ou la semaine prochaine.

Monsieur le Ministre, comme je le dis toujours, derrière ce secteur bovin, un travail est effectué, c'est un travail de tous les jours qui est dur, avec une surveillance. Je comprends quand l'Union européenne dit : « Je ne veux plus d'historique. » Cependant, sur le terrain, ne plus avoir d'historique, ce n'est pas simple, parce que vous avez quand même le cheptel qui est là, des investissements qui sont là aussi, et toute une organisation de l'exploitation. On m'avait laissé sous-entendre qu'il y aurait un maximum de 80 primes vaches allaitantes par exploitation.

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Oui, par agriculteur. Mais maintenant vous avez des gens qui font vêler 150 bêtes, si demain elles se retrouvent avec 80, non seulement il y a déjà toute la modification avec les DPU, mais si en plus on se retrouve demain avec 80 vêlages au lieu de 160, je peux vous dire que vous allez avoir des exploitations qui vont mettre la clé sous la porte. Il ne faut pas non plus tout

modifier comme cela d'un coup de baguette magique, vous avez une responsabilité qui est lourde, un secteur qui est en attente. Je comprends très bien votre motivation à faire un pot commun pour les jeunes, je vous rejoins. Je pense qu'il y a des solutions très simples qui consistent à dire que tous les gens qui ont moins de dix primes vaches allaitantes, cela reste du hobby, et donc on peut créer un pot avec cela. Tous les gens qui ont plus de 65 ans et qui font encore 10 ou 15 vêlages peuvent continuer à les faire, mais ils n'ont peut-être plus accès au pot.

Des réflexions peuvent se faire, mais renverser la situation des exploitations qui sont organisées et qui ont le cheptel, cela me paraît un peu délicat, et, là, je souhaite attirer votre attention. Monsieur le Ministre, on ne peut pas faire table rase d'un historique comme cela, même si l'Union européenne le souhaite. Vous avez des investissements qui sont là-derrière, un secteur qui a toujours été malmené depuis quelques années. Vous devez être attentif à cela.

Je vous remercie.

M. le Président. - Je pense que c'est un sujet sur lequel on reviendra encore en commission.

QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ÉVOLUTION DE LA RÉFLEXION SUR LA PROBLÉMATIQUE DU FONCIER »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'évolution de la réflexion sur la problématique du foncier ».

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Il n'y a pas un quota de questions ?

(Rires)

M. le Président. - Il n'y a pas de quota. On peut prendre des bases historiques, c'est cela ?

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Ministre, dans la Déclaration de politique régionale, il est prévu, je cite, que : « le Gouvernement wallon fasse de la préservation des terres agricoles une priorité en veillant à maintenir une superficie agricole utile. ». Il était aussi question d'ajouter toute une série de mesures très concrètes : un système d'évaluation des prix des terres et des biens agricoles couplés à une politique d'incitants ; l'étude à l'adaptation de la fiscalité foncière ; une réflexion sur la politique foncière ; ainsi que la création d'un outil de mobilité foncière multifonctionnel au service de l'accessibilité des terres. Elle raconte beaucoup de choses cette Déclaration de politique régionale.

Monsieur le Ministre, le Code wallon de l'Agriculture traite d'un chapitre relatif aux dispositions relatives à la politique foncière. Il y est notamment fait état d'une gestion centralisée, d'un observatoire foncier et d'un fonds en matière de politique foncière agricole. Pouvez-vous me préciser l'état d'avancement du dossier ? Ce sujet plus que sensible fait-il l'objet d'une consultation ? Dans l'affirmative, merci de me nommer précisément les divers organismes liés à cette concertation. Y a-t-il des points précis qui ne rencontrent pas l'approbation des interlocuteurs et quels sont-ils ?

Vous m'avez dit aussi un jour qu'en code 9, la Région wallonne pouvait acheter des terres. Je peux comprendre que le code 9 existe, ce sont des investissements, mais la Région wallonne ne peut pas non plus acheter l'ensemble des terres, elle a aussi des finances à respecter. Je voudrais avoir votre sentiment à ce propos.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Madame la Députée, outre les nouveaux outils fonciers prévus dans le Code wallon de l'Agriculture, celui-ci contient une modernisation complète des lois sur le remembrement pour en faire un outil de mobilité foncière au service de l'agriculture et de la ruralité. On aura l'occasion d'en discuter largement dans 15 jours. Dans l'évolution des réglementations en matière d'aménagement du territoire, j'ai défendu et obtenu que la terre agricole soit considérée comme une ressource à préserver et un facteur de production essentiel à l'activité économique qu'est l'agriculture.

Concernant la mise en place des nouveaux outils et plus spécialement l'observatoire foncier et la gestion centralisée des terres, l'administration et mon cabinet travaillent à l'élaboration d'arrêtés d'exécution pour les mettre en place. Le fonds en matière de politique foncière agricole existe déjà et ne nécessite pas de nouveaux textes. Le fonds existe déjà et est utile pour le remembrement, il est d'ailleurs alimenté à quelques millions d'euros qui sont disponibles.

Des échanges et une réunion de travail ont eu lieu avec les syndicats agricoles ainsi qu'avec des associations actives dans l'accès au foncier pour les agriculteurs. À ce stade des travaux il est prématuré de

vouloir identifier des points précis qui poseraient problème. Une chose est certaine, les débats suscités par ces nouveaux outils et la prise en compte du foncier dans le Code wallon de l'Agriculture ont permis que de nombreux acteurs se rencontrent et échangent leurs points de vue en présence ou non de mon cabinet. Ces rencontres et discussions ne peuvent être que bénéfiques pour avancer sur ce défi qu'est l'accès à la terre et préparer une réforme du bail à ferme. L'un des éléments importants du Code wallon de l'Agriculture c'est que les éléments qui s'y trouvent permettront par rapport à la régionalisation du bail à ferme de dégager les principes de la réforme qui va devoir se lier à cela.

J'ai encore eu l'occasion d'en discuter vendredi soir à Mons dans une présentation de la PAC avec des agriculteurs sur toute cette problématique du foncier. Il ne faut pas se voiler la face, aujourd'hui derrière des slogans qui disent : de grands investisseurs arrivent, achètent le foncier et font monter le prix des terres. Les véritables acheteurs, dans 95 % des cas, ce sont d'autres agriculteurs. C'est plutôt la guerre entre agriculteurs qui fait monter les prix jusqu'à des sommets de 50, 60, 65 000 euros l'hectare. Des chiffres qui sortent tout à fait de ce qui est raisonnable. Je conseille d'ailleurs, dans ce débat-là, à des jeunes qui reprennent de ne pas trop s'attacher à l'achat des terres proprement dites. L'important, c'est qu'ils aient des surfaces disponibles, qu'ils en soient propriétaires ou locataires, c'est avoir la certitude de les posséder pour un certain nombre d'années, si possible, pour l'ensemble de leur carrière. Mais se battre sur la propriété alors que l'on a de tels montants en jeu, c'est se mettre en difficulté dès le début de son activité.

Le problème aujourd'hui concerne certaines libertés de l'accès à la propriété. Le Code wallon de l'Agriculture fait un pas dans ce sens-là, mais j'avoue que nous aurions et nous devrons y réfléchir dans le cadre de la réforme du bail à ferme, et il faudra peut-être aller plus loin. Mais alors on se heurte à ce problème. Doit-on dire que la terre destinée aux agriculteurs ne peut être vendue qu'entre agriculteurs ? Les seuls qui peuvent acquérir des terres sont-ils des agriculteurs ? On peut en tout cas se poser la question. Doit-il y avoir un encadrement des prix ? Auquel cas les anciens vont jeter leurs bras en l'air en disant : « Vous me dites que je vais devoir vendre à 30 000 euros ce que j'espérais pouvoir vendre à 60 000 euros ». Cela fera le bonheur des jeunes et des repreneurs. Il faut peut-être avoir le courage d'encadrer un minimum. Nous mettons les outils dans le Code wallon de l'Agriculture ; il y aura un observatoire des prix, il y aura des possibilités avec les outils du remembrement d'avoir une certaine forme de gestion foncière.

Cela ne va pas résoudre tout le problème et il faudra sans doute non seulement dans le cadre des négociations dès la discussion sur la réforme du bail à ferme, mais sur base de ces textes du Code wallon de l'Agriculture, peut-être aller un peu plus loin en ce qui concerne l'encadrement des prix si on ne veut pas aller inévitablement vers des exploitations qui soient toujours de plus en plus grandes. Qui est capable d'offrir 50, 60 ou 70 000 euros par hectare ? C'est bien souvent ceux qui en ont déjà beaucoup et qui sont bien installés depuis un certain nombre d'années, qui trouvent des moyens supplémentaires pour pouvoir acquérir. Dès lors, il devient très difficile, dans certains endroits, de protéger une petite exploitation de 30, 40 ou 50 hectares ou même tout simplement, quand on a une exploitation de ce type-là, d'essayer d'en avoir 10 ou 20 de plus arriver à la taille critique de 60 ou 70 hectares dont on sait qu'elle est plus propice à avoir une véritable rentabilité de l'exploitation. C'est un gros problème à prendre tous ensemble à bras le corps dès que possible.

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. On aura le débat aussi quand on aura le Code wallon de l'Agriculture pour les différentes orientations qu'il m'a données, mais nous verrons.

QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LA FIN DES QUOTAS LAITIERS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la fin des quotas laitiers ».

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Ministre, l'échéance est connue depuis un certain temps : les quotas laitiers disparaîtront du paysage agricole en avril 2015. Quelles sont les perspectives wallonnes ? Doit-on s'attendre à une augmentation de la production laitière wallonne ? Avez-vous réalisé une projection lait 2020 ? Qu'en est-il exactement ? Des mesures spécifiques sont-elles envisagées afin d'encadrer l'évolution du secteur et principalement la volatilité des prix ?

Les perspectives à long terme sont favorables pour le secteur laitier. Quelles mesures sont envisagées pour stimuler les jeunes ? Il semblerait que les autorités flamandes craignent un super prélèvement pour la campagne 2013-2014 et entament à cet effet des négociations avec l'Union européenne en vue d'aboutir à une solution raisonnable. Le super prélèvement se calculant sur base des données nationales et non

régionales, certaines négociations concernent également la Région wallonne. Monsieur le Ministre, cela on le sait bien : en Région wallonne, on ne produit pas tout, mais que la Flandre produit plus et que l'on ne dépasse pas le quota, mais il n'y aura pas de super prélèvement. Je crois que l'on doit être attentifs à cela.

En outre, 2014 doit voir les réglementations régionales relatives au prix du lait et au paiement du lait adapté afin de rendre concrètement possibles certaines dispositions du paquet lait européen. Qu'en est-il exactement quant à ce point précis au niveau wallon ? Où en sont la réflexion et la concertation avec les représentants du secteur ? Ont-elles été lancées ? Pouvez-vous nous préciser un agenda ? La Flandre, quant à elle, vient de finaliser son texte qui est actuellement soumis à lecture au Conseil d'État. La crainte que je vois poindre, en Wallonie, réside à la coexistence d'une législation à deux vitesses : l'une, flamande, adaptée aux exigences du paquet lait et applicable sur le terrain, et l'autre, wallonne en attente de modifications nécessaires.

Si elles coexistent en parallèle, ce serait un moindre mal, mais étant donné que la législation applicable dépend du lieu de l'acheteur et que celui-ci fournit tant auprès des producteurs wallons que des producteurs flamands, l'attentisme wallon risque de reconduire à une discrimination à des producteurs d'une même région. Sur ce point précis, il semble fondamental de gérer le dossier en cohérence avec votre homologue flamand. Monsieur le Ministre, pouvez-vous me dire si vous avez pris des contacts et comment évolue le dossier ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Madame la Députée, le contexte et les perspectives du marché laitier sont actuellement favorables, ce qui pousse les producteurs de lait à produire plus. Pour l'ensemble de la Belgique, on enregistre une augmentation de la collecte de 8 % sur les quatre derniers mois de l'année 2013. De plus, le prix du lait réel moyen en 2013, à savoir 38,20 euros par 100 litres a dépassé de 23 % le prix de 2012. Les prix devraient se maintenir à un niveau élevé, tout au moins pour 2014. Les derniers chiffres belges pour cette campagne laitière montrent que si nous sommes toujours en situation de sous-réalisation cumulée par rapport aux quotas - avril à décembre égale -0,19 % - un super prélèvement pour dépassement du quota national apparaît inévitable en fin de campagne.

Compte tenu de l'évolution de la production laitière ces derniers mois, il sera difficile pour les producteurs laitiers de freiner leur production. Le super prélèvement est l'outil juridique pour sanctionner les éleveurs qui produisent du lait hors quota. Il est activé au niveau individuel dès que le quota national est dépassé. Au Conseil européen de l'agriculture du 16 décembre dernier, une demande émanant de plusieurs États membres soutenue par la Flandre a été discutée, concernant une réduction du coefficient de matières grasses et une nouvelle augmentation de quotas pour la dernière campagne. La Pologne demande un nouveau débat lors du Conseil européen de l'agriculture du 17 février prochain sur l'adoption de mesures supplémentaires sur le marché du lait après l'expiration des quotas laitiers en 2015, et ce, afin d'assurer une implication uniforme de l'atterrissage en douceur pour les producteurs de lait, le fameux *soft landing*.

La Wallonie reste fidèle à sa ligne de conduite en soutenant le strict respect des règles en vigueur jusqu'en 2015, notamment celles liées au super prélèvement. Les mesures prises en 2008 dans le cadre du bilan de santé de la PAC sont bien connues des producteurs et il ne serait pas judicieux de les changer en cours de route. Pour faire face à la volatilité des prix, l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 août 2013 relatif aux relations contractuelles dans le secteur du lait et des produits laitiers prévoit la possibilité de négociation collective des clauses d'un contrat incluant le prix par une organisation de producteurs ou associations d'organisations de producteurs au nom de ses membres.

Je réitère mon soutien à toutes les mesures visant à renforcer le pouvoir de négociation des producteurs face à l'industrie et à la grande distribution, ainsi que celle visant à donner plus de transparence dans la connaissance des marchés et la formation des prix. Des mesures seront prises à tous les niveaux pour soutenir les initiatives des producteurs qui souhaiteraient constituer une organisation de producteurs et pour encourager tous les acteurs concernés à s'affilier en organisation interprofessionnelle. Une réunion de concertation est prévue dans les semaines à venir afin de discuter, avec les représentants des secteurs laitiers, des adaptations à adopter à la réglementation régionale sur le contrôle et le paiement du lait, donc l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2009, dans le cadre du paquet lait européen.

L'adaptation de la législation régionale relative aux quotas laitiers, l'arrêté du Gouvernement wallon du 9 septembre 2004 et plus spécifiquement les points liés à l'agrément des acheteurs et à la collecte des données est en cours afin de s'adapter aux exigences du paquet lait et à celle de la fin des quotas. Les deux régions travaillent en étroite collaboration. Mon souci, tout comme celui du secteur, est d'avoir une réglementation cohérente et qui coexiste en même temps au sein des deux régions. Je pense malheureusement et très concrètement que l'on n'évitera pas, vu les courbes actuelles, les profils de production, le super prélèvement à la clôture, en mars 2014. Il y a toute une série de dispositions à prendre dans ce cadre-là et des choix à faire. Cela concernera beaucoup plus la Flandre que la Wallonie, mais individuellement, certains producteurs pourraient être concernés chez nous.

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Ministre, sur votre dernière réflexion, je vous disais dans ma question que la Flandre avait déjà des contacts avec l'Union européenne par rapport à ce problème de super prélèvement. Vous devriez peut-être aussi prendre des contacts avec l'Union européenne. C'est indispensable, c'est la première mesure à adopter. Prenez contact aussi avec votre homologue flamande pour que le dossier puisse évoluer. Il est vrai que si la fin des quotas est au 1er avril 2015, un super prélèvement qui sanctionnerait fortement nos agriculteurs ne me semble pas adéquat. Vous avez une position spécifique pour la Région wallonne, mais c'est un quota laitier belge et donc il faut avoir des contacts avec votre homologue flamande pour trouver une solution par rapport à cela.

QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LA RÉGLEMENTATION TRANSITOIRE RELATIVE AUX DOSSIERS « INVESTISSEMENTS DANS LE SECTEUR AGRICOLE (ISA) » »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la réglementation transitoire relative aux dossiers « investissements dans le secteur agricole (ISA) » ».

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Ministre, depuis le 22 janvier dernier, une nouvelle législation transitoire réglemente les dossiers d'aides ISA. Ce qui signifie, en résumé, qu'il n'est plus possible d'introduire un plan d'investissement sur trois ans ni de modifier un plan en cours, qu'il est possible d'introduire jusqu'à deux demandes réduites à un seul investissement de minimum 5 000 euros afin de bénéficier de 20 % d'aides plafonnées à 20 000 euros. Pour les aides à l'installation, il est toujours possible d'introduire un plan de développement sans autre modification.

Ces dispositions sont valables jusqu'au nouveau programme de développement rural, donc jusqu'à une nouvelle disposition pour les aides ISA, surtout sous réserve que l'enveloppe budgétaire européenne ne soit pas épuisée. Monsieur le Ministre, qu'adviendra-t-il si cette enveloppe venait à être épuisée ? Le système transitoire est installé, la durée de la transition est-elle clairement établie ? Sur base de quel nouvel agenda est-il prévu ? Ce document définira la politique ISA jusqu'en 2020, où en est actuellement son cheminement ? Des orientations sont-elles définies ? Des changements considérables sont-ils envisagés ?

Je vous remercie pour les réponses que vous m'apporterez.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Madame la Députée, cette nouvelle réglementation, comme vous l'avez signalé, est transitoire et sous réserve que l'enveloppe ne soit pas épuisée. En cas d'épuisement de l'enveloppe budgétaire européenne, l'acceptation des demandes vaudra accord de principe, que ce soit les nouveaux modèles T pour les investissements ou les aides à l'installation. Il est en effet nécessaire, si on veut garder le cofinancement, que le nouveau PWDR et le règlement européen pour les aides aux investissements dans le secteur agricole autorisent une poursuite de soutien, afin que cet accord de principe se transforme en promesse ferme lors de l'entrée en vigueur du nouvel arrêté pour les aides aux investissements et à l'installation.

Le futur PWDR est en cours d'approbation par le Gouvernement wallon et sera soumis sous peu à enquête publique.

Le nouvel arrêté du Gouvernement wallon pour les aides aux investissements et à l'installation est en cours d'écriture et sera promulgué dès adoption définitive du PWDR, soit sans doute en milieu d'année.

Les concertations menées dans le cadre de l'élaboration du PWDR ont permis de recueillir l'avis des syndicats agricoles et de nombreux acteurs sur les priorités et les modifications à apporter.

La première grande nouveauté pour la période 2014-2020 est l'instauration de critères de sélection imposés par l'Europe dans le but de renforcer la modernisation des exploitations. Basée sur un développement raisonné, il est prévu d'octroyer aux bénéficiaires des aides différenciées en fonction du demandeur, de l'investissement et de l'exploitation au travers de critères de sélection, qui peuvent être technico-économiques, géographiques, environnementaux, sociaux et sociétaux.

Différents niveaux d'aide publique sont prévus sous forme de subventions en capital ou de garanties publiques. Cela permettra de soutenir financièrement des projets agricoles qui concourent à rencontrer les priorités de la Wallonie.

La seconde est une simplification administrative. Il n'y a plus de plan d'investissement, mais des demandes par investissement.

Enfin, il n'y aura plus de subventions INTERREG, uniquement des aides et des garanties.

Donc, les réserves disponibles, il n'y a pas de souci pour une bonne partie de l'année 2014 pour accepter les plans tels qu'ils sont prévus dans la période transitoire. Ensuite, on va peut-être avoir quelques mois où il y aura un accord de principe, mais un accord définitif interviendra uniquement lorsque le PWDR et l'arrêté auront été validés au niveau européen pour fairela jonction entre le financement et l'autorisation que nous aurons d'utiliser la part européenne pour cofinancer les aides évoquées ici.

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Je remercie M. le Ministre pour les éclaircissements.

Cela dit, je trouve qu'une période transitoire n'est jamais simple. À un moment donné, les personnes qui tombent cette année-ci, qui doivent investir, se trouvent vraiment dans une période transitoire avec des balises et aucune certitude.

Je me réjouis que cette période puisse être passée au plus vite.

Lorsque l'on parle d'investissement, je souligne que c'est un dossier très important. Si nous ne voulons pas un repli sur nous-mêmes, si nous voulons une agriculture moderne, favoriser l'investissement, pour moi, c'est super important. Lorsque vous voyez les chiffres en Flandre par rapport à nos chiffres, on se rend compte que l'on est loin du compte. Je souhaite que la nouvelle programmation tienne compte des tenants et aboutissants de la manière dont notre agriculture fonctionne, mais que l'on favorise réellement les investissements, parce que c'est signe de modernité, de progrès. Je crois que ce serait vraiment un très bon signal que l'on pourrait donner.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « L'IMPLÉMENTATION RÉGIONALE DE LA POLITIQUE AGRICOLE COMMUNE (PAC) EN WALLONIE ET SON IMPACT SUR LES BETTERAVIERS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'implémentation régionale de la politique agricole commune (PAC) en Wallonie et son impact sur les betteraviers ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, on reste dans la PAC.

À travail égal, salaire égal ? Telle est la question que pourraient, s'ils n'étaient pas indépendants, se poser aujourd'hui les betteraviers wallons, inquiets suite aux décisions prises par l'administration de l'agriculture et les syndicats agricoles sur le partage interne à la Belgique et l'implémentation régionale de la PAC. La Wallonie dispose d'une grande souplesse dans cette implémentation, dans le cadre de l'enveloppe allouée et pour autant que les objectifs européens soient atteints.

Le ministre a fait des choix d'orientation d'implémentation de la PAC en Wallonie qui, alors que l'agriculture est déjà un secteur en crise, ne font qu'aggraver le constat pour certains agriculteurs. C'est le cas des betteraviers wallons que M. le Ministre se plaît à présenter comme de riches agriculteurs créant au sein même du monde rural des tensions, alors que c'est l'avenir de tout un secteur qui est en jeu et que l'heure devrait être à la solidarité.

S'ils prennent note du soutien couplé à 21 % en faveur de l'élevage et sont favorables au choix du verdissement individuel, ils déplorent toutefois la surprime pour les 50 premiers hectares qui représente 20 % de l'enveloppe.

Dans un contexte de prix à la baisse, les betteraviers, ont déjà payé un lourd tribut lors de la réforme du régime sucre...

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Je sais bien ce que vous allez me répondre par rapport aux chiffres, mais j'ai aussi des chiffres.

(Rumeurs)

...de 2006, voient dans cette décision une nouvelle atteinte à leurs revenus, eux qui avaient préconisés de diminuer proportionnellement les aides directes réparties sur tous les secteurs agricoles, d'éviter que le nouveau système fasse des gagnants et des perdants, de limiter le couplage et de répartir l'enveloppe réduite entre les agriculteurs actifs. Les choix du ministre entraînent, pour les betteraviers, une perte de 40 % à 50 % des aides, ce qui leur fait perdre plus que pour leurs collègues spécialisés dans d'autres secteurs.

Pire, la Flandre ayant fait des choix moins défavorables pour les betteraviers, les agriculteurs wallons ne produiront plus dans les mêmes conditions que leurs homologues flamands. Ce faisant, une distorsion de concurrence s'installe à l'intérieur même du pays. Vous savez que certaines entreprises de sucre, que l'on appelle des sucreries, accueillent des fermiers flamands, mais aussi des fermiers wallons. Cela existe encore en Wallonie.

Comme le Ministre Kris Peeters n'appliquera pas cette surprime aux premiers hectares, un handicap concurrentiel par rapport à la Flandre s'installera en Wallonie. Pourquoi promouvez-vous une inégalité de traitement entre des agriculteurs qui pourtant produisent la même betterave ? Pourquoi menacer de mettre en péril toute une filière agricole en Wallonie, avec les retombées sur le secteur agroalimentaire et l'emploi ?

Monsieur le Ministre, acceptez-vous que les betteraviers wallons perdent en moyenne entre 30 et 50 % de leurs aides directes d'ici 2019 ? La surprime aux premiers hectares augmente cette perte de 8 à 10 % en moyenne. Comment faire pour rassurer le secteur betteravier qui ne s'estime pas dûment et suffisamment entendu ?

Allez-vous travailler à un environnement compétitif égal entre les agriculteurs, notamment en supprimant le paiement redistributif afin d'éviter une concurrence entre planteurs wallons et flamands ? À défaut de suppression, une limitation maximale de cette redistribution avec une priorité aux agriculteurs actifs est-elle envisageable ?

Un paiement vert individualisé va-t-il être mis en place, étant entendu que les betteraviers ont fait ces dernières années, et font toujours, de gros efforts en matière de verdissement et de durabilité ? Il n'est pas trop tard, mais il y a urgence.

Voulez-vous que la valeur ajoutée d'une filière largement installée en Wallonie soit créée et/ou rapatriée en Flandre ? Les betteraviers wallons en seront-ils la victime ? Pourquoi n'entendez-vous pas leurs revendications ? Que ferez-vous pour répondre aux attentes du secteur de la betterave que j'ai rencontré ?

Vous savez que Frasnes-lez-Anvaing est une commune sucrière. Cela m'apporte d'ailleurs le nom. Je dois dire que j'ai rarement vu des gens aussi remontés. Je trouve que ce que je devais faire aujourd'hui, c'est vous poser cette question, parce que je sens qu'il y a une incompréhension dans le discours. J'ai l'impression que la communication pourrait être améliorée par une concertation. En tout cas, c'est le souhait que je formule.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Monsieur le Député, SMS à l'appui, je pourrais vous le montrer : les betteraviers, dans la fameuse nuit de négociation, réclamaient un paiement vert variable et pas le paiement vert fixe. Ils l'ont obtenu. Ils réclamaient que la surprime aux premiers hectares ne dépasse pas 10 %. Effectivement, nous sommes à 20. La différence est entre les deux, entre ce qu'ils demandaient, surtout le paiement vert variable, parce qu'en moyenne ces personnes ont des droits qui sont élevés, évidemment le paiement vert variable va beaucoup moins les pénaliser qu'un paiement vert fixe qui aura été plus brutal, ils ont donc choisi ce paiement vert variable.

Concernant la terrible crise de 2006, ce qui s'est passé pour les betteraviers, c'est que l'on a commencé à discuter de la fin des quotas, de la réforme du secteur, et cætera. Ils avaient, à l'époque, en euro par tonne de sucre de l'ordre de 600 euros. Les perspectives de la Commission européenne disaient qu'avec la réforme on allait tomber à 250 euros. Donc, pour soutenir le secteur, ce dont il a été convenu à l'époque, c'était d'augmenter leurs droits, leur DPU de l'ordre de 200 euros à l'hectare, de manière à soutenir un secteur qui allait souffrir. Cela, c'est 2006.

Depuis 2006, que s'est-il passé ? Ils ont effectivement eu ces droits supplémentaires de 200 euros à l'hectare et le sucre est resté à 600 euros la tonne. Il n'est jamais passé à 250 euros. Il a même eu des pointes à 750 euros à certains moments.

Quand on dit que l'on a fort souffert en 2006, je pense que, depuis 2006, ils ont effectivement reçu des aides. Tant mieux pour eux. Aujourd'hui, ils se situent avec des droits qui sont en moyenne plus élevés que les autres, raison pour laquelle ils vont souffrir de la réforme en cours parce qu'il y a une volonté, au niveau européen, de convergence des droits. S'ils n'ont pas de droit à l'hectare supérieur aux autres, il n'y a aucune raison de s'inquiéter. Dans ce cas-là, leurs chiffres de -30, -40 % sont faux. Il y a simplement convergence vers un droit moyen de 360 euros. Tout le monde va se rapprocher de ce droit-là. Quand on a des petits droits, on va converger vers 360 à la hausse ; lorsque l'on a des grands droits, on va diminuer. Effectivement, ce secteur qui a des gros droits en moyenne va souffrir.

Pourquoi 20 % de surprime ? Parce que justement ceux qui sont dans ce cas-là, qui ont des gros droits et qui ont des exploitations plus petites doivent être protégés.

C'est la raison pour laquelle, ils ont une surprime qui compensera la diminution, qui fera que celle-là sera relativement insignifiante. Si on parle d'agriculteurs qui ont 150, 200, 250 hectares, ils ne sont concernés par cette aide supplémentaire que pour les 50 premiers hectares.

Un mot supplémentaire par rapport à la Flandre. La Flandre ne fait pas de surprimes, mais transfère du premier vers le second pilier 7,5 % - voire 15 %, c'est ce que voudrait faire M. Peeters - entre le premier et le deuxième pilier. La Flandre vide donc l'enveloppe du premier pilier de 7,5 % ou de 15 % - ce n'est pas très clair sur ces deux chiffres, sans doute est-ce 7,5 % au début puis 15 % par la suite - et donc c'est bien pire que 20 % pour un *top up* aux 50 premiers hectares.

En moyenne, les droits en Flandre, pour les sucriers, vont diminuer au moins de manière équivalente à ce qu'ils vont diminuer en Wallonie parce que nous avons choisi, pour garder un maximum d'enveloppes au premier pilier pour le soutien aux revenus, de ne pas transférer du premier vers le deuxième.

La Flandre dit qu'elle transfère du premier vers le deuxième pilier parce qu'elle veut mettre le paquet sur la transformation, avoir plus de moyens pour une politique d'investissement, de soutien à l'investissement dans les machines, les bâtiments, et cætera. C'est la raison pour laquelle, elle donne plus de moyens au second pilier, mais il faut aller les chercher quelque part, elle va le chercher dans le premier pilier, nous ne faisons pas cela. Il n'y a donc pas de danger par rapport à la Flandre. En plus, les superficies nécessaires pour produire les betteraves à proximité des installations, des sucreries sont telles que l'on a besoin des espaces flamands. On n'a pas trop à s'inquiéter.

J'ai également négocié avec eux - toujours par téléphone - le fait de mettre un dispositif qui pourrait être revu en 2016, puisqu'en 2017, il y a la fin des quotas sucriers qui pourrait changer la donne, et on pourrait peut-être avoir, à ce moment-là, l'effondrement qui avait été craint en 2006. De la même manière que l'on ne peut pas être certain que le prix des céréales, que le prix du lait, que le prix de la viande, sera d'autant en 2017. On s'est réservé, dans la négociation, la possibilité, au deuxième semestre 2016, de négocier un amendement, une modification du système avec, peut-être, une diminution de la surprime ou un autre aménagement, un couplage moins important si un secteur se retrouvait tout à coup en grande forme. Il y aura une négociation possible.

On a aussi tenu compte de la possibilité de ne pas s'engager pour six ans dans un secteur dont on sait que la visibilité sur les revenus est assez limitée. Notre indicateur principal sur l'implémentation régionale de la PAC a été le revenu par unité de travail familial.

Alors, cela a sans doute été mal interprété, je suis désolé. Nous avons divisé la Wallonie agricole en 14 types d'exploitations, ce sont des catégories technico-économiques et il y en a une appelée « Grand agriculteur en grande culture ». Sur cet agriculteur-là, c'est un échantillon d'une trentaine d'agriculteurs à travers la Wallonie - nous avons ainsi toutes les catégories - et quelles sont les caractéristiques du grand agriculteur ? En moyenne, 150 hectares de grande culture et, lui, a un revenu par unité de travail de l'ordre de 80 000 euros par an. Par contre, la catégorie élevage bovin a un revenu par unité de travail de l'ordre de 20 000 euros par an.

À partir de là, que fait-on ? Fait-on une réforme qui pénalise celui qui a 20 000 euros ou qui protège celui qui a 20 000 euros et qui va chercher un peu dans celui qui a 80 000 euros ? J'ai fait le choix de faire en sorte de sécuriser le secteur production de viande bovine sinon, quand on a un revenu par unité de travail de 20 000 euros, si on vous retire encore quelque chose, le secteur disparaît et il n'y a plus de production de viande en Wallonie dans quelques années. On n'est pas loin de ce genre d'évolution dans toute une série d'exploitations de viande bovine et d'exploitations mixtes. Le leitmotiv a été de protéger les secteurs les plus faibles en essayant de leur conserver des droits plus ou moins équivalents à ce qu'ils avaient. Cela ne veut pas dire que l'on a amélioré la situation, cela veut juste dire que l'on les maintient dans la situation que l'on connaît aujourd'hui. Cela impliquait le couplage à 21,3 et cela impliquait la surprime, car la plupart de ces exploitations sont des exploitations de 60-70 hectares et la surprime aux 50 premiers hectares est favorable jusque 70-80 hectares, donc elle les couvre bien.

Désolé si certains ont eu l'impression que je les traitais de riches agriculteurs, ce n'est pas exactement mes mots et je suis désolé si cela a été transcrit comme cela, mais on a dû faire des choix difficiles. Faire une réforme telle que celle-là, avec un budget à la baisse de 11 %, il faut à chaque fois en tenir compte... Il est quand même plus facile de faire une réforme de ce type si l'on a un peu d'argent à injecter dans certains réseaux. On n'a pas pu le faire, la réalité des budgets européens est ce qu'elle est, et on a donc choisi de travailler de cette façon-là.

Ce qui m'étonne dans la réaction des betteraviers, c'est que leur syndicat ait approuvé l'accord et qu'eux-mêmes avaient demandé le vert variable et je comprends : cela aurait été fort impactant pour eux que cela soit autrement. Le vert fixe leur aurait fait baisser de 100-150 euros à l'hectare le paiement vert. Ils sont aussi très attentifs à la manière dont on va mettre en œuvre les surfaces d'intérêt écologique. Le débat, pour eux, se situe là. En zone de grande culture, celui qui a 100 hectares de terre, qui fait des pommes de terre, des betteraves, et cætera, il a une obligation de faire 5 % de surface d'intérêt écologique. Si nous sommes trop durs avec cela, cela veut dire 5 hectares sans revenu alors que le catalogue européen permet quand même de faire des choses qui dégagent une certaine rentabilité, des protéagineux, des intercultures, des couvertures hivernales. Il faudra trouver, pour ces zones de grande culture, une surface d'intérêt écologique qui leur permette de ne pas être impacté une deuxième fois, tout en respectant le principe de ces surfaces d'intérêts écologiques qui est une plus-value en termes de billet de diversité, une amélioration environnementale. Je pense que c'est là que l'on doit se concentrer aujourd'hui.

Je ne rentre pas trop dans un détail de chiffres parce que je pourrais en donner quelques-uns sur certains d'entre eux et je ne pense pas qu'ils viendront dans les réunions publiques pour revendiquer beaucoup de choses.

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

M. Crucke (MR). - Je vous remercie pour votre réponse. Vous assumez vos choix et je le pressentais bien.

Ceci dit, quand je vous dis que le secteur est aux aguets et que le secteur a des craintes, ce sont des craintes réelles. On ne peut pas prévoir ce qui se passera en 2017. Une marge a été évoquée que je comprends bien, mais je reste persuadé que vous avez besoin de contacts avec le secteur. J'entends une partie de la barre - comme on dirait dans d'autres domaines - et j'entends également votre réponse. Je ne suis pas du tout persuadé que le rapprochement ne peut pas exister et que la compréhension ne peut pas exister.

Aujourd'hui, les betteraviers ont l'impression d'avoir été abandonnés, je pense que ce n'est pas votre souhait, je le dis comme je le pense. Une communication qui serait plus directe est, à mon avis, indispensable.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Pour le secteur des grandes cultures, il y a aussi un élément qui n'est pas mis en avant par ce secteur, ce sont 670 000 hectares éligibles, donc des droits sur 670 000 hectares.

Demain, ce sont 740 000 puisque l'ensemble du territoire sera éligible aux droits. Où sont les 70 000 droits nouveaux ? Ils sont, pour près de 75 %, sur les grandes cultures. Ce sont des gens qui ont des possibilités de faire des cultures - pas que des betteraves, pommes de terre, et cætera - qui vont bénéficier de droits nouveaux qui étaient aujourd'hui à zéro. On peut faire les calculs dans les détails, mais je ne suis pas sûr qu'ils soient si perdants que cela, en tenant compte de cet aspect-là. Il y a quand même 10 % de nouveaux droits qui vont apparaître sur le territoire et qui vont progressivement grandir.

Quelqu'un qui a 80 droits aujourd'hui, mais aura, 100 hectares demain, bénéficiera de droits sur ses 100 hectares. Sa moyenne sera calculée sur 100 et pas sur 80 - il démarrera de plus bas - et il va moins décroître que ce qu'il le pense puisqu'il est plus proche de la moyenne qu'au début. Le calcul est un peu plus complexe qu'il ne le pense.

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

M. Crucke (MR). - Je sens bien que ce problème est un problème qui nous touche également. Je reste persuadé qu'il y a un manque de communication dans ce dossier. Je vous le demande très simplement, Monsieur le Ministre. C'est vous qui êtes Ministre, ce n'est pas moi. Si j'avais un conseil à vous donner : recevez-les.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Mais j'ai reçu tous les syndicats agricoles.

M. Crucke (MR). - Ils ne sont pas forcément d'accord avec leur syndicat. Je peux vous le dire.

QUESTION ORALE DE MME SAENEN À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « LE CHÂTEAU DE NOISY »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Saenen à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « le château de Noisy ».

La parole est à Mme Saenen pour poser sa question.

Mme Saenen (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le 22 janvier dernier, je vous interrogeais en question d'actualité sur la situation préoccupante du château de Noisy en Province de Namur. Vous m'aviez dit de revenir en commission avec une question, donc me voici. Remarquez qu'il n'y avait pas besoin de me le dire, je serais revenue quand même.

Ce château, véritable joyaux architectural de style néogothique, a été cité, pour rappel, par la *Tribune de Genève*, parmi les 40 plus beaux lieux abandonnés au monde.

Ce bien privé n'est plus occupé depuis 1991 et n'est plus entretenu, si bien qu'aujourd'hui, il pose de sérieux problèmes de sécurité puisque plusieurs parties de la bâtisse risqueraient de s'effondrer. Son propriétaire a récemment introduit une demande de permis de démolition auprès du collège communal, qui attend l'avis favorable du fonctionnaire délégué à l'urbanisme de la Région wallonne en vue de sa démolition. Le château ne bénéficie actuellement d'aucune mesure de protection puisque le site n'est pas classé. Il risque tout simplement de disparaître. Une éventualité qui a suscité beaucoup d'émotion dans la population attachée à ce patrimoine, il est vraiment digne d'un conte de fées.

En quelques jours seulement, une pétition a été mise en ligne pour faire classer ce site, elle avait déjà réuni plus de 8 000 signatures au moment où j'ai rédigé la question, mais c'est encore plus maintenant.

Monsieur le Ministre, les problèmes de sécurité publique qui se posent autour de ce site et la course contre la montre qui s'est engagée pour faire démolir le site nous invitent à nous pencher rapidement sur l'avenir de ce patrimoine.

Une des solutions qui pourrait être envisagée pour

éviter la destruction de ce château serait de trouver un ou plusieurs candidat(s) investisseur(s) pour entreprendre les travaux nécessaires à sa remise en état estimée selon les sources entre 10 à 25 millions d'euros. Cette somme pourrait être réduite par des subsides de la Région wallonne évidemment si le bien était préalablement classé et que, bien sûr, les futurs budgets en matière de patrimoine le permettaient. C'est pourquoi l'idée circule d'une inscription sur la liste de sauvegarde, qui permettrait de mettre à profit les 12 prochains mois pour étudier la faisabilité économique et financière d'une réaffectation, tant pour des investisseurs que pour la Région wallonne.

Monsieur le Ministre, tout d'abord, suite aux investigations réalisées par votre administration que vous aviez annoncées lors de votre réponse à ma question d'actualité pour vérifier l'intérêt patrimonial du site, quels ont été les constats ? Quelles sont les conclusions éventuellement ?

Avez-vous des informations à nous communiquer sur les éventuelles potentialités de reprise par des candidats-investisseurs pour ce site ? On parle dans la presse d'une société prête à investir 4 millions d'euros sur la table. Des contacts ont-ils été pris ?

Enfin, une alternative crédible à la démolition semblait être envisagée en tout cas souhaitée du côté des autorités communales. Avez-vous pu reprendre contact avec le collège ? Quelle solution envisagerait-il ? Quelle serait éventuellement la contribution de la Région wallonne ?

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Madame la Députée, ce qui est étonnant dans tout ce débat c'est que l'on nous interpelle un peu comme si on était les propriétaires responsables d'une situation alors qu'en fait, ce n'est pas du tout cela.

Cette question relaie un émoi bien compréhensible à l'annonce de la demande de permis de démolir de ce château néogothique de la fin du 19e siècle, château qui est à l'abandon depuis plus de 20 ans. À l'intérieur, tout est désolation et ruines. Des plafonds et des planchers effondrés, des décors arrachés ou saccagés. Le château a connu un incendie, la mérule, les intempéries, l'envahissement par la végétation mais aussi le vandalisme et pendant longtemps, l'indifférence.

Il est le témoin meurtri d'une époque glorieuse ce qui lui donne indéniablement une beauté romantique. Mon collaborateur est inspiré. Vous suggérez une inscription sur la liste de sauvegarde, je n'y suis pas opposé sur le principe mais il faut s'interroger au préalable sur l'opportunité, la portée et le sens d'une telle action qui n'est pas anodine.

J'entends certains qui émettent un avis défavorable à la démolition mais aussi un avis défavorable au classement.

On me demande alors ce qu'il préconise exactement. Une inscription sur la liste de sauvegarde pour se donner du temps, c'est très sage, mais pour quoi faire ? Cela a du sens d'examiner plus en profondeur l'intérêt intrinsèque du bien et sa valeur relative au sein de la typologie des châteaux néogothiques en Wallonie. Dans le cadre de la jurisprudence relative au patrimoine, il a été estimé, je cite : « Que si la dégradation d'un monument ne fait pas nécessairement obstacle à son classement, à moins d'être totale et irréversible, l'opportunité du classement ne peut pas être appréciée en faisant abstraction de son état actuel et de la possibilité de le restaurer à un coût qui ne serait pas disproportionné à l'intérêt qu'il présente. ».

Il faut examiner en l'espèce si la dégradation doit être considérée ici comme irréversible et si le coût pour les pouvoirs publics n'est pas disproportionné. Vous citez le chiffre de 25 millions d'euros. Ce qui me paraît tout à fait plausible. Cela fait 15 millions d'euros de subventions, à considérer que l'on trouve un privé pour 10 millions d'euros, sur un budget annuel en matière de restauration du patrimoine de 25 millions d'euros. C'est le budget d'un an. Quand on sait que quelques biens inscrits sur la liste du patrimoine mondial ou exceptionnel bénéficient de l'accord-cadre d'un million d'euros par an sur quelques années seulement, cela donne une échelle. Il faut se rappeler que le château qui compte plus de 100 pièces, a été construit de 1866 à 1907, soit en 41 ans.

En outre, il faut savoir que les subventions publiques s'appliquent à des biens pour lesquels il y a un projet, une réaffectation envisagée. À ma connaissance, il n'y en a pas ici. Vous suggérez de mettre à profit les 12 mois de l'inscription sur la liste de sauvegarde pour rechercher des investisseurs. Pourquoi pas ? Dommage que personne n'ait eu cette idée plus tôt. Pratiquement, la Région wallonne ne peut pas se substituer au propriétaire, en plus qui conserve l'initiative et la responsabilité finale.

Nos services sont en train d'examiner la situation. Ils ne sont pas très enthousiastes, parce qu'ils ont une peur bleue de ce que cela représente comme montant par rapport à leur budget. C'est une manière de vider en un an le budget du patrimoine.

Deuxièmement, il ne pourrait sans doute y avoir que reconstruction. On ne sait plus garder grand-chose. À partir de là, cela a-t-il vraiment un intérêt ? On se pose souvent la question dans des lieux qui sont allés trop loin en termes de dégradation. On connaît très mal les intentions du propriétaire qui reste le maître à bord là-

bas. Pourquoi a-t-il laissé aller le bien aussi loin ? Aujourd'hui, quelles sont ses intentions ? Y a-t-il 10 millions d'euros à mettre dans une rénovation ? Pour faire quoi ? Et pas dans une rénovation, dans une reconstruction, j'insiste bien là-dessus, parce que là, je pense qu'il est avéré que l'on ne pourrait plus garder que des éléments assez limités du bâtiment tel qu'il existe aujourd'hui.

M. le Président. - La parole est à Mme Saenen.

Mme Saenen (Ecolo). - Monsieur le Ministre, dois-je comprendre que le permis de démolition ne sera pas donné directement, qu'il y a encore des études qui vont être faites dessus ? Avez-vous eu des contacts avec le collège communal pour savoir où cela en était au niveau du permis de démolition ? Les défenseurs du château avaient l'air de dire que cela allait aller très vite et qu'il se pourrait que même votre réponse aujourd'hui arrive trop tard par rapport à cette demande de permis. C'était cela le gros souci. Il est vrai que si après un an, on se dit que l'on ne sait rien faire, après avoir épuisé toutes les possibilités, il est encore temps de décider de démolir à ce moment-là, plutôt que de prendre une décision maintenant, même si j'entends bien que c'est, en effet, une responsabilité du propriétaire de ne pas avoir entretenu ce château. Dans l'état, c'est un patrimoine.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Et de la commune. Je n'ai pas eu une interpellation, ni un coup de fil, un mail, que sais-je du bourgmestre ou d'un échevin pour me dire : « Entamez la procédure pour au moins nous laisser un peu de temps ». Je me demande où est vraiment la volonté locale ? Vous savez, une page Facebook avec 8 000 fans, cela peut se faire assez facilement. Que va-t-on faire au niveau de la commune ? Quel est le projet ? Pourquoi le collège ne se manifeste-t-il pas en disant : « Laissez-nous quelques mois de répit pour étudier la situation et prenez cet arrêté d'entamer la procédure préalable à un classement. » ? Ce qui ne nous engage à rien et nous fait juste gagner un peu de temps. Il y a cependant des problèmes de sécurité, c'est vandalisé, il y a des gens qui y sont d'autant plus présents que l'on a montré les images maintenant, il y a des visiteurs tous les jours. Je n'ai pas tous les éléments.

En tout cas, je ne sens pas une demande locale forte émanant des élus allant dans le sens de ce que vous demandez.

M. le Président. - La parole est à Mme Saenen pour terminer nos travaux.

Mme Saenen (Ecolo). - En tout cas, merci beaucoup pour cette réponse.

On verra bien comment cela va évoluer.

M. le Président. - Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 18 heures 39 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, cdH
M. Yves Binon, MR
M. Willy Borsus, MR
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. Jean-Luc Crucke, MR
M. Jacques Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO
M. Xavier Desgain, Président
M. Carlo Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine
Mme Françoise Fassiaux-Looten, PS
M. Raymond Langendries, Président de la SOFICO
Mme Bénédicte Linard, Ecolo
Mme Christie Morreale, PS
M. Gilles Mouyard, MR
Mme Marianne Saenen, Ecolo
M. Antoine Tanzilli, cdH

ABRÉVIATIONS COURANTES

APAQ-W	Agence wallonne pour la promotion d'une agriculture de qualité
BEI	Banque européenne d'investissement
BESIX Group	groupe belge actif dans la construction de bâtiments
BRF	Belgischer Rundfunk (chaîne de *télévision* publique de la Communauté germanophone de Belgique)
CoDT	Code du Développement Territorial
CRC	Centre régional de Crise
CSWSR	Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière
DAR	décret relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général (décret d'autorisation régionale)
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DPU	droits au paiement unique
GPS	Global Positioning System
GSK	GlaxoSmithKline
GSM	Global System for Mobile
GWh	gigawatt-heure
ICE	Intercity-Express (gare)
ICN	Institut des comptes nationaux
IGP	indication géographique protégée
INTERREG	programme opérationnel transfrontalier de coopération territoriale européenne
IRM	Institut Royal Météorologique
ISA	investissements dans le secteur agricole
kW	kilowatt
kWh	kilowatt-heure
LED	Light-Emitting Diode
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Économique
PAC	politique agricole commune
PEREX	le centre de trafic de la Région wallonne
PPP	partenariat public-privé
PWDR	Programme wallon de Développement Rural
RTBF	Radio-Télévision belge de la Communauté française
RTE	réseau transeuropéen de transport
S.R.I.B.	Société Régionale d'Investissement de Bruxelles
S.R.I.W.	Société régionale d'Investissement de Wallonie
SEC	Système européen de comptes économiques intégrés
SEC 95	système européen de comptes 1995
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SPW	Service public de Wallonie
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne