

Concernant ce dossier, je vous informe que les choses sont en cours puisque les calculs de stabilité sont à présent terminés. Les documents d'adjudication sont en cours de réalisation au sein de la Direction de conception et de calcul. L'adjudication pourrait avoir lieu rapidement.

Je ne peux pas vous dire quand le chantier démarrera, cela dépendra des offres, s'il y en a, et l'ensemble des procédures légales en la matière.

Voilà ce que je peux vous dire. Dès que j'aurai des précisions complémentaires, je ne manquerai pas de vous les fournir concernant l'ensemble des délais à venir.

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

M. Binon (MR). – Je vous remercie. Vous me rassurez car je vois que le dossier avance et qu'il n'est pas oublié ou tout simplement laissé à l'arrêt.

Nous reviendrons quand nous aurons plus d'informations.

Mme la Présidente. – La séance est suspendue quelques minutes à la demande de M. le Ministre Lutgen.

- *La séance est suspendue à 17 heures 16 minutes.*

- *La séance est reprise à 17 heures 32 minutes*

REPRISE DE LA SÉANCE

Mme la Présidente. – La séance est reprise.

QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE

**DE MME CREMASCO À M. LUTGEN,
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE
L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA
NATURE, DE LA FORÊT ET DU
PATRIMOINE,**

SUR

**« LA POSSIBILITÉ D'ORGANISER LE
TRANSPORT PAR RAIL ET VOIE D'EAU
PLUTÔT QUE DE MODIFIER LE PERMIS DU
TRILOGIPORT »**

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la possibilité d'organiser le transport par rail et

voie d'eau plutôt que de modifier le permis du Trilogiport ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Cremasco (Écolo). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, le permis du Trilogiport vient d'être accordé par M. le Ministre Henry, ce 11 septembre, dans un contexte que l'on sait particulièrement tendu au niveau des délais. Déjà, le PAL – futur exploitant du Trilogiport – en conteste le contenu.

Via un courrier envoyé au cabinet de M. le Ministre Henry et dont le contenu a été défloré dans la presse, le PAL demanderait, entre autre, que puisse être initiée l'activité économique sur le terminal sans attendre la finalisation du pont d'accès. Or, comme le reprennent *L'Echo* de ce samedi 1er octobre et *Le Soir* de ce mercredi 4 octobre, le permis reprend toute interdiction de l'activité sur le site avant la finalisation du pont d'accès, attendue près de deux ans après celle du terminal à conteneurs.

Ce n'est pas à vous que je vais rappeler, Monsieur le Ministre, combien cette activité économique et combien ce dossier a été long et comme c'est complexe car, malheureusement, c'est urbanisé et il y a donc des villages et des riverains. Ce permis comporte donc une série de protections dont celle-là qui concerne à titre plus spécifique, le trafic camions et la cohabitation de ce trafic avec l'habitat riverain. Ainsi le président du PAL Willy Demeyer, et son administrateur délégué, Michel Firket, voudraient aujourd'hui revenir sur les termes de ce permis, maintes fois soupesés.

J'ai eu l'occasion à plusieurs reprises d'aborder le sujet dans cette enceinte, notamment *via* des questions qui vous étaient adressées mais je vais dire qu'ici, l'objet de ma question concerne le gouvernement et plus particulièrement vous puisque vous êtes « le maître d'ouvrage ». C'est pour cela que je m'adresse à vous mais également à M. Henry, Ministre de la Mobilité, et à M. Marcourt, Ministre de l'Economie, dans le cadre de cette question mais j'ai déjà eu l'occasion de plaider devant vous, que soit garantie cette trimodalité de cette plate-forme : pour que le trafic de marchandises notamment par rail puisse être efficient, et que puisse augmenter la part de marchandises qui repartiraient par voie de rail ou d'eau. En effet, à l'heure actuelle, le fret, dans sa grande majorité repartira par route. Le trafic de camions est difficilement compatible surtout quand on voit – je regardais encore dans une de vos réponses – qu'il s'agit de 280 000 conteneurs par an. Ces chiffres sont évidemment soumis à l'activité qui

va réellement se développer sur le Trilogiport mais, c'est loin d'être anodin.

Monsieur le Ministre, plutôt que de changer les termes d'un permis âprement négociés, ne pourrait-on pas saisir cette occasion et l'argument de la nécessité de la rentabilité économique immédiate du port pour planifier d'ores et déjà un trafic alternatif par voie d'eau mais surtout, ce qui va repartir par rail? Ce Trilogiport est un investissement de 45 millions d'euros pour l'investissement public – Europe et Région wallonne –, 210 millions attendus d'investissements privés. C'est un gros projet wallon et qui pourrait devenir un projet de développement durable et de mobilité alternative. Cette solution, cette proposition notamment du trafic par rail ne pourrait-il pas être plus efficiente et mise davantage en avant aujourd'hui que la question se pose ou que les termes sont remis en question?

J'ai envie de connaître votre appréciation sur le sujet et je vous remercie d'avance pour les compléments de réponse que vous allez me fournir.

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Madame la Présidente, Madame la Députée, vous m'interrogez sur un point particulier.

C'est dommage parce que j'aurais beaucoup de choses à dire.

Mme Cremasco (Écolo). – Je vous en prie. Je ne voudrais pas vous frustrer.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Le premier élément, c'est que l'on parle de trimodalité et donc les aspects ferroviaire, de voie d'eau et autoroutiers sont indissociables. Il faut voir cela de façon globale par rapport à ce projet trimodal. Tous les accès – eau, rail, route – sont indissociables l'un de l'autre et chacun a fait l'objet d'une attention spécifique dans ce dossier.

Pour l'accès fluvial, c'est déjà en ordre puisque rappelons-le, ce site s'inscrit en zone industrielle du plan de secteur et est déjà équipé de quais le long du canal Albert. Pour l'accès ferroviaire, les convois emprunteront les réseaux ferrés de l'usine de Chertal, le PAL, la Direction générale de mobilité des voies hydrauliques et Arcelor Mittal, propriétaire de la série ont entériné le passage de ces convois sur le réseau de Chertal. Le réseau propre au Trilogiport qui vient de se greffer sur l'extrémité

nord du réseau de Chertal est programmé dans les chantiers et les *plannings* mettront à disposition des voies ferrées pour fin 2013.

Le nouvel accès routier est prévu afin d'éviter le passage du charroi dans les quartiers habités. La réalisation rapide des ouvrages qu'il compose est une priorité. Il s'agit en particulier du pont sur la Meuse et dans une moindre mesure, vu qu'elle nécessite moins de temps pour être construite, des voiries de liaison. Le *planning* établi par la DGO2 montre que le pont sera finalisé pour 2015.

Comme vous voyez, les infrastructures relatives aux trois modes de transport ont été intégrées dans le projet pour aboutir à une plate forme qui sera bien, trimodale.

Pour le reste, je n'ai pas d'autre commentaire à faire sauf si vous tenez particulièrement à avoir des éléments sur les avancées du dossier, sur la façon dont le permis a été délivré, sur les conditions du permis, *et caetera*. Il y a toute une série de questions qui restent pendantes notamment concernant le financement de tout cela. À ma demande, une *task force* a été mise en place il y a plus de deux ans et les études d'incidences qui ont été réalisées en son temps, le gouvernement a aussi pris position concernant les différents choix.

Il reste encore beaucoup d'éléments par rapport au permis puisque j'ai découvert celui-ci au travers de l'annonce de la conférence de presse qui a eu lieu il y a deux ou trois semaines, un lundi.

Comme les membres de la *task force*, j'ai été quelque peu étonné mais l'étonnement est une cause de réjouissance ou de déception. Cela m'étonnait en tout cas qu'il n'ait pas été présenté à la *task force* dans le processus tel qu'il avait été établi. Cela paraissait ne fût-ce que de l'élégance et du respect et au-delà de cela, on aurait peut-être pu faire certaines remarques en amont plutôt que de les faire en aval puisque comme vous l'avez rappelé, je suis le maître d'œuvre mais, à partir du moment où il y a toute une série d'éléments complémentaires qui viennent sans que l'on ait pu les étudier ou les absorber au niveau des délais et des budgets, c'est autant de questions qui restent pendantes et que l'on essaye maintenant de régler au travers des différentes discussions et que la *task force* emploie à essayer de trouver des réponses. Voilà ce que je peux vous dire.

On travaille en pleine collaboration.

Il y a des choses qui sont intéressantes dans les révisions de permis, dans les conditions à la mobilité douce par exemple, mais cela représente aussi des aspects budgétaires et toute une série d'aspect que l'on aurait pu – et je le dis avec beaucoup de respect

pour mon collègue – appréhender de façon différente et en amont. C'eut été sans doute une meilleure façon de se concerter et de travailler pleinement en collaboration.

Les choses sont ce qu'elles sont aujourd'hui, les permis ont été délivrés avec les conditions qui ont été fixées telles quelles. Et puis, on essaie maintenant de trouver des solutions adéquates par rapport à ces éléments-là sachant qu'il reste des problèmes techniques qui se posent, notamment sur le calendrier des différentes phases de travaux, élément qui me paraît essentiel pour que l'on soit dans les clous au niveau du *timing*. Aujourd'hui, je ne peux pas le garantir au vu de l'ensemble des conditions qui sont inscrites dans le permis, et je ne peux pas les garantir pour aujourd'hui mais je ne doute pas que les réponses arriveront suite à différentes discussions et concertations qui sont en cours pour le moment.

Croyez bien que, de mon côté, tout est et sera mis en œuvre pour essayer d'aboutir à ce dossier, qui est un beau projet pour Liège, qui est un beau projet au niveau du développement durable de toute une zone. C'est la création d'activités, d'emplois, avec l'utilisation de la mobilité et de la logistique qui est la plus intelligente possible par rapport à ce projet.

Je sais qu'il y a toute une série de rencontres qui doivent avoir lieu avec les investisseurs, avec toute une série d'acteurs pour pouvoir mettre chacun face à ses responsabilités et que l'on puisse ensemble envisager différents cas de figure. Par rapport au cœur de votre question, si on peut le faire, on ne peut pas le faire pour tout nécessairement; si on peut utiliser plus la voie d'eau, cela dépend aussi des aspects techniques et logistiques qui interviennent. Tous les types de matériaux ne peuvent pas utiliser la voie d'eau, en tout cas avec la même efficacité, et il y a toute une série d'éléments qui sont des aspects strictement d'organisation logistique mais, évidemment, chaque fois que l'on pourra le faire, on le fera pour éviter du charroi, des difficultés sur le réseau, qu'il soit d'ailleurs ferroviaire, routier ou autoroutier.

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

Mme Cremasco (Écolo). – Je pense que vous avez raison de rappeler que c'est un beau projet sur Liège, qui a bien évolué. Vous rappelez notamment la mobilité douce, et cette zone tampon qui est incontestable, incontestée et nécessaire pour que ce terminal puisse être compatible avec les riverains. On aurait pu, et on pourrait regretter que l'on ait laissé s'urbaniser une partie de la zone. Si on avait été un peu proactif, on n'aurait peut-être pas agi de la sorte, mais toujours est-il que je pense que

l'équilibre est atteint. En tout cas, on voit que, progressivement, le consensus est vraiment global.

Quant au quotidien de vos relations internes au gouvernement, je vous avoue que je n'en sais rien, à vous d'apprécier. J'apprécie quant à moi, à l'aune des résultats que l'on me soumet, quand vous me dites que fin 2013, on pourrait voir le rail effectif, et que tout ne peut pas repartir par voie d'eau, mais on pourrait faire repartir une partie.

À partir du moment où il y a un consensus général et que l'on est devant cette difficulté effectivement de réaliser notamment l'ensemble des infrastructures routières, que l'on *booste* justement le rail et la voie d'eau, c'est l'occasion ou jamais pour avoir un vrai projet phare pour la région, qui promeut une mobilité différente.

Et vous avez raison de dire que ce gouvernement a fait aboutir ce projet et c'est pour cela que je vous ai dit en préalable que j'estimais l'ensemble du gouvernement puisque j'ai oublié de citer M. Demotte pour les fonds FEDER.

En tant que maître de l'ouvrage, il serait bon d'arriver justement à saisir cette occasion et peut-être des échéances, des délais par rapport à l'infrastructure routière pour *in fine booster* l'autre côté. C'est peut-être un peu utopiste ou en tout cas proactif, mais cela me semblerait une belle solution pour arriver à contraindre les concessionnaires qui vont arriver sur le site, qu'ils soient des concessionnaires qui soient dans un transport de marchandises par rail et par voie d'eau. Cela me semble compatible, d'autant plus que vous me dites que la liaison rail sera effective fin 2013, ce qui peut être plus ou moins compatible avec la fin...

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Que l'on se comprenne bien. Dans le projet initial, c'était effectivement cela qui était prévu. Je vous ai dit que pour moi, il restait une difficulté de compatibilité entre l'agenda et le calendrier tel qu'il a été prévu et les conditions qui se retrouvent dans le permis.

Même s'il y a de bonnes choses dans le permis, il faut pouvoir tenir les délais et, aujourd'hui, je vous dis que je ne peux pas, en l'état actuel des choses – je le dis parce que je ne peux jamais dire autre chose que la vérité –, les garantir. Cela ne veut pas dire que je ne pourrai pas les garantir demain ou après-demain suite à des discussions, des aménagements qui pourraient avoir lieu.

Mais, aujourd'hui, voilà l'état de la situation dans laquelle nous nous trouvons mais les solutions que vous préconisez, je trouve qu'elles ont le mérite

d'être positives et cherchent à trouver comment effectivement, dans l'agencement, on peut utiliser au *maximum* d'autres voies que simplement la voie routière ou autoroutière.

Mme Cremasco (Écolo). – En réduisant effectivement ce trafic routier, cela pourrait être une bonne injonction et je vous remercie d'y avoir vu effectivement la proposition d'une solution constructive. Je ne vous remercierai jamais assez si vous participez à la faire aboutir. Et cela n'engage que moi.

**QUESTION ORALE
DE M. DODRIMONT À M. LUTGEN,
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE
L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA
NATURE, DE LA FORÊT ET DU
PATRIMOINE,
SUR
« LE PLAN ROUTES »**

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

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

M. Dodrimont (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, on peut évidemment soutenir l'initiative d'un plan Routes en Région wallonne, c'est quelque chose qui est attendu et qui devrait permettre certainement d'améliorer encore les conditions d'accessibilité de ces usagers qui sont évidemment sur nos routes pour bien des raisons mais peut-être avant tout pour pouvoir se rendre à leur lieu de travail, ce qui est fondamental à nos yeux.

Monsieur le Ministre, j'aimerais profiter de cette question pour vous demander s'il est possible de faire un peu le point sur l'état d'avancement de ce dossier. J'aimerais aussi parler un peu du financement des différentes phases qui sont évidemment au programme et aussi revenir sur une déclaration que j'ai pu lire dans la presse où vous dites que: *« C'est en 2012 et en 2013 que la saturation en travaux sera la plus forte sur le réseau structurant wallon, et qu'à partir de 2014, le rythme devra être progressivement diminué »*. J'aimerais savoir ce que vous entendez par « diminuer progressivement le rythme » et aussi comment comptez-vous vous préparer à une éventuelle saturation du réseau routier wallon l'année prochaine? Je rappelle dans ma question telle que rédigée qu'on est évidemment un grand carrefour

européen et que l'on se doit évidemment de faire face aux flux de circulation que cette situation engendre.

J'aurais aimé aussi abordé avec vous le problème de contrôle. On en parle dans votre projet, de vérifier de manière indépendante tous les travaux entrepris, et on sait qu'ils sont nombreux, et croyez bien que l'on s'en réjouit; on est heureux qu'enfin, quelqu'un ait pris le taureau par les cornes sur ce délicat dossier et si même ces travaux nous font un peu jurer dans les bouchons, ils sont évidemment bien utiles et nécessaires et on s'en réjouit. Quand vous parlez de cette procédure de contrôle, quelles sont les modalités qui sont liées à la mise en œuvre de celle-ci?

Le dernier pan de mon questionnement est sur le financement, l'intervention de la Banque européenne d'investissement qui viendrait compléter l'enveloppe allouée au plan. Selon les dernières négociations, on parlerait d'un montant de 250 millions d'euros. En est-on toujours dans cette enveloppe ou y a-t-il d'autres choses qui viennent compléter les sommes nécessaires au financement?

J'aimerais avoir vos indications sur cette question.

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

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Le plan Routes postule la préparation préalable des dossiers sur les aspects techniques, l'auscultation préalable, la hiérarchisation, les métrés, *et caetera*, et aussi sur les aspects juridiques, le cahier de charges, les avis de marché, les attributions, les notifications, *et caetera*. Je ne vais pas vous expliquer à nouveau parce que vous connaissez cela par cœur maintenant, l'ensemble des critères qui ont prévalu à l'élaboration du plan Routes.

On en reparlait tout à l'heure d'une part avec Jean-Luc Crucke mais aussi dans le cadre de la modification du décret-programme au niveau de la fixation des nouveaux objectifs, des nouvelles missions de la SOFICO sur le plan décréteil, qui était finalement la clé qui a permis d'ouvrir la porte de la Banque européenne d'investissements mais il y avait plusieurs clés pour ouvrir cette porte, la deuxième clé étant un plan sérieux avec l'ensemble d'une objectivation sur le réseau structurant. c'est-à-dire que le réseau structurant qui peut être fier de financer par la BEI un regroupement des chantiers, une nouvelle organisation et aussi une vérification sur le plan des contrôles. C'était une de vos questions et au niveau des contrôles, il y a maintenant l'ensemble du document « Qualiroute »