

J'en termine la lecture de l'audit de sécurité du mois de mai dernier.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée** (Ecolo). - Je prends bonne note des aménagements proposés ou encore étudiés qui reconnaissent les difficultés rencontrées par les riverains et par l'ensemble des usagers sur cette voirie.

Je regrette malheureusement que vous ne m'ayez pas répondu quant au calendrier de ces aménagements. Nous restons donc, de ce point de vue-là, en attente, de même que nous restons en attente quant aux mesures provisoires pour assurer la sécurité dès à présent.

J'espère que ce silence n'est pas uniquement le signe d'un report aux calendes grecques et que, dans les prochaines semaines, sans doute lors de nos travaux budgétaires, nous pourrons revenir vers vous pour avoir des indications à cet égard.

#### 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 DÉFIS DU PLAN ROUTES »**

#### QUESTION ORALE

**DE MME CREMASCO 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 DIX-SEPT NOUVEAUX PROJETS ROUTIERS EN WALLONIE »**

**Mme la Présidente.** - 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 défis du plan routes » et la question orale de Mme Cremasco 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 dix-sept nouveaux projets routiers en Wallonie ».

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

**Mme Cassart-Mailleux** (MR). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, le plan routes a été initié en 2009 et il avait pour objectif de rénover et de réhabiliter le réseau routier wallon : assurer la sécurité des usagers, la qualité des infrastructures - ce n'était pas peu dire - la fluidité du trafic et s'assurer de la bonne réalisation des chantiers.

Une enveloppe de 500 millions d'euros a été octroyée à ce plan dont 450 millions d'euros pour un master plan, intégrant les chantiers éligibles auprès de la Banque européenne d'investissement. Le reste de l'enveloppe devait être attribué à un plan de sécurisation nationale. C'est un projet indispensable pour l'évolution de notre réseau routier, nous en avons déjà parlé. On avait parlé de l'état des routes et du besoin de voir les aménagements nécessaires - c'était vraiment un projet indispensable.

Toutefois, il semblerait que des problèmes de trésorerie se sont invités dans le dossier.

Monsieur le Ministre, je voudrais avoir quelques précisions.

En trois ans, les coûts financiers ont augmenté et l'enveloppe de départ est, selon certaines sources, devenue insuffisante.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous cette information ? Qu'en est-il de l'ensemble des travaux prévus dans le plan routes ? Ceux-ci vont-ils être revus ? Sera-t-il nécessaire d'opérer des choix ? Dans l'affirmative, quels seront les critères ? Si l'objectif n'est pas de faire des choix mais bien de réaliser l'entièreté, s'il y a des surcoûts, comment allez-vous les financer ?

Quelle est la position de la SOFICO, chargée de ce dossier, face à cette problématique ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

**Mme Cremasco** (Ecolo). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, si je puis me permettre cette petite réflexion par rapport à la discussion que nous avons eue sur la question de M. de Lamotte. Par contre, félicitations à la Conférence des présidents d'avoir regroupé ma question avec celle de Mme Cassart-Mailleux parce que sa question est une introduction, un préalable indispensable à la mienne.

Ma question concerne les 17 nouveaux chantiers prioritaires, Monsieur le Ministre, que l'on a pu découvrir dans la presse - en tout cas moi. Vous mettez en évidence une série de dix projets qui serait complétée par une liste de sept autres dignes du plus grand intérêt, selon vos déclarations.

Tout d'abord, Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous préciser le nombre de projets concernés ? J'aurais voulu savoir quels étaient les types de voirie concernés - on en a parlé tantôt - les gabarits, le nombre de kilomètres concernés et, surtout, quels sont les critères qui vous ont permis d'arriver à ce choix ?

Pouvez-vous nous expliquer comment ces deux listes de dix et de sept projets ont été établies et sur quelle base les jugez-vous prioritaires ?

Les investissements routiers sont des investissements à long terme. On sait combien l'entretien – on vient d'en parler – est coûteux en matière de deniers publics comme de fluidité du trafic. Dans cette perspective, quelles données prenez-vous en considération, quelle évolution de la mobilité et plus singulièrement de la part modale de la voiture considérez-vous ?

Pour arriver à ces critères de méthodologie et de choix, je m'en réfère à la DPR où sont insérés des critères précis par rapport à tout nouveau projet routier ou autoroutier, à savoir : « Tout projet doit avoir fait, avant sa mise en œuvre, l'objet d'une évaluation budgétaire, juridique et environnementale stricte comprenant l'étude de plusieurs alternatives, un comptage sérieux du trafic concerné et la recherche des solutions les moins coûteuses ».

C'est donc bien par rapport à tous ces différents critères d'évaluation, issus de la DPR, je le rappelle, et la méthodologie de choix utilisée que j'aurais voulu savoir comment vous aviez extrait ces dix projets prioritaires plus sept autres qui le sont visiblement un peu moins.

Enfin, en ce qui concerne le financement de ces projets, vous parlez, Monsieur le Ministre, d'une enveloppe de 60 millions d'euros apportée par la SOFICO pour ces dix premiers chantiers, mais vous faites également référence à d'autres moyens de financement, notamment lorsque ces routes sont destinées à un usager presque exclusif. J'aurais aimé vous entendre sur ces modes de financement, sur les différents montants et les différentes sources de financement en faisant bien entendu le lien avec la question de ma collègue et sur l'enveloppe générale de la SOFICO.

**Mme la Présidente.** - 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. - En ce qui concerne le plan routes, il ressort de la programmation financière adoptée par le Gouvernement wallon au mois d'octobre 2010 que les équilibres financiers et comptables de la SOFICO sont garantis. Les comptes de la société ont d'ailleurs dégagé des résultats nets et un *cash flow* positif.

Soulignons, en outre, que la SOFICO bénéficie d'une ligne de crédit de 250 millions d'euros auprès de la BEI et cela aux meilleures conditions du marché. Cette ligne de crédit est garantie et modalisée sous la forme de contrat de prêt de 100 millions d'euros pour des raisons de gestion interne à l'organisme financier.

Les conditions obtenues pour la seconde tranche de financement, versée le 6 juillet, confirment les excellentes conditions déjà obtenues à l'occasion du

versement de la première tranche en novembre 2011. En d'autres termes, celle de la Région wallonne qui en est la garante.

La ligne de crédit de la BEI est de nature à couvrir les besoins de financement de la réhabilitation du réseau structurant des trois prochaines années, ce qui laisse le temps à la SOFICO pour appréhender sereinement les échéances futures. Il n'y a donc pas de problème par rapport aux chantiers actuels et au rythme des chantiers. On a des bonnes et des moins bonnes surprises. Parfois, sur un chantier, on est un peu en-dessous des estimations ou parfois, on est un peu au-dessus. On aura une vision plus claire de l'ensemble des chantiers 2011-2012 dans quelques mois.

Vous dire où on en est très précisément, c'est toujours assez difficile, mais ce qui compte, et je crois que l'on est d'ailleurs au maximum de la capacité de travaux que l'on peut mener en même temps sur la Wallonie. Tout le monde peut partager cet avis – c'est qu'actuellement, il y en a quand même beaucoup un peu partout - ce sont les conséquences du plan routes. Donc, aller plus vite, à mon avis, ne serait ni raisonnable ni efficace en termes de mobilité.

En ce qui concerne les nouveaux projets « routes de l'emploi », la méthodologie n'a rien à voir avec celle du plan routes, ce n'est pas dans celui-ci. Le raisonnement sur le nombre de kilomètres ne se porte pas ici puisqu'en fait, il s'agit de donner l'accès à des projets qui ont été décidés par ailleurs. Il y a des projets d'implantation de zonings en bord d'autoroutes où il manque une sortie ou au bord d'une route nationale où il manque un rond-point et un morceau de route pour desservir la future zone d'activités économiques.

Il y a aussi deux grands projets d'hôpitaux en bordure de voie du réseau structurant, mais il faut pouvoir y accéder. C'est dans ce cadre-là que se situent ces projets, mais ce ne sont pas des morceaux du plan routes, c'est vraiment un financement séparé et des projets différents. Bien souvent, les distances sont relativement faibles. Il s'agit d'aménagements pour faire le lien entre le réseau structurant actuel et l'investissement privé ou intercommunal qui dépend un peu de la structure concernée.

Cela dépasse donc le cadre du choix du Ministre des Travaux publics. Ce sont des choix qui ont été posés à un moment donné en termes d'aménagement du territoire. Si des permis sont octroyés pour un hôpital à un endroit, il faudra bien le desservir.

Même chose en ce qui concerne les zones d'activité économique. À partir du moment où un accès vers le réseau autoroutier proche est le plus efficace, il faut aussi pouvoir le créer ou alors il ne fallait pas mettre la zone d'activité économique là. On a donc une série de dossiers, parfois pour des entreprises existantes, à Wavre par exemple, avec GlaxoSmithKline ;

l'implantation, le développement de cette entreprise fait aujourd'hui que son accès est devenu très difficile. Il faut apporter une solution.

On a le cas dans la Province de Hainaut avec Paradisio, Pairi Daiza, qui génère de nombreux jours par an des files en kilomètres, on parle de 6, 7, 8 kilomètres parfois et cela revient jusqu'à l'autoroute. C'est un grand succès touristique, commercial cette aventure Paradisio mais, aujourd'hui, l'accès en est devenu très difficile.

J'ai pris l'exemple des hôpitaux, des zones d'activité économique de manière générale. Les dossiers tels qu'ils sont présentés actuellement ne sont pas encore figés. Le gouvernement a reçu de ma part une liste et c'est vrai que l'on se situe autour de 60 millions d'euros pour mener l'ensemble de ces projets. Je ne sais pas vous détailler le nombre de kilomètres, d'autant plus que certains projets pourraient consister, comme j'ai dit tout à l'heure, en une simple création de rond-point.

Au niveau du financement global de ce plan routes de l'emploi, il y a effectivement un dossier ouvert auprès du gouvernement et il impliquera très certainement la SOFICO puisqu'il s'agit de voiries de liaisons avec le réseau structurant. Donc, le gouvernement devra décider si nous avançons sur ces projets, de donner les moyens à la SOFICO de pouvoir les mener à bien, c'est une évidence.

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

**Mme Cassart-Mailleux (MR).** - Merci Madame la Présidente. Monsieur le Ministre, je suis très fortement déçue par votre réponse. Vous me parliez des comptes de la SOFICO, vous me dites qu'une ligne de crédit a été octroyée et qu'il y a une première tranche qui a été versée et une deuxième au mois de juillet.

Vous me dites que vous avez de bonnes et de moins bonnes surprises mais, en attendant, je me rends compte que le dossier n'est pas tenu à jour au cabinet, que vous ne savez pas comment les travaux se passent, qu'il y a eu un surplus ou il y a eu un surcoût. Nous sommes maintenant au mois de septembre 2012, vous pourriez au moins avoir fait le point pour 2011 et voir comment évolue le budget, mais rien du tout ! C'est vraiment un dossier qui n'est pas mené comme il devrait l'être parce que ce sont de gros montants. Je me dis que vous avez cette responsabilité-là. Le réseau routier devait être remis en état, on en a déjà parlé. Un plan a été mis en route, je n'ai pas de contestation par rapport à cela, mais suivre les dossiers et voir comment évoluent les coûts bons ou moins bons, ou parfois avec de bonnes ou de moins bonnes nouvelles. Je pense que l'on avait besoin de chiffres et de voir l'évolution. Si on était vraiment en-dessous du budget, où allait-on le réinvestir ? J'attendais une réponse bien moins informative que celle-ci.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme

Cremasco.

**Mme Cremasco (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, je reste aussi sur ma faim, je suis désolée de vous le dire comme cela. Quand vous dites : « Attention, il ne faut pas confondre le plan routes et les 17 nouveaux projets », je vous remercie mais je n'avais pas du tout confondu. Et quand je vous lis l'extrait de la DPR, je parle bien de nouveaux projets, je ne confonds pas, je ne risque pas de confondre entretien et construction de nouveaux projets, soyez rassuré. C'était précisément pour cela que ma question faisait le lien avec celle de Mme Cassart-Mailleux. Il importe, c'est peu de le dire, d'entretenir le réseau et d'agir sur le réseau existant. Maintenant, les nouveaux investissements doivent pour moi être pris en considération très sérieusement et à l'aune des critères qui sont ceux de la DPR et notamment l'évaluation d'une alternative et de leur coût.

Quand vous me dites qu'on a donné un permis pour faire quelque chose, un hôpital par exemple, ou qu'on a une entreprise qui se développe bien mais qu'on ne sait plus y accéder et qu'il faut faire une route, cela me semble un peu court. J'ai voté la DPR, comme vous, et je trouve qu'il est sain de conditionner la création d'une nouvelle voirie. Je suis loin d'être une drastique, vous le savez bien, opposée au moindre kilomètre de voirie. Il faut être sûr que chaque investissement est fait à bon escient, surtout quand on voit le coût de l'entretien, aussi bien en termes de deniers publics que de fluidité du trafic.

Je suis un peu déçue de la réponse.

**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**  
**« LE CONTOURNEMENT DE COUVIN »**

**Mme la Présidente.** - 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 « le contournement de Couvin ».

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

**M. Borsus (MR).** - Mme la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, nous restons dans les infrastructures autoroutières pour faire un détour aux confins de notre territoire wallon, à Couvin et dans les environs exactement. Monsieur le Ministre, à la suite d'un certain nombre de déclarations récemment exprimées, je voudrais m'assurer que le dossier du contournement de Couvin n'est pas impacté, directement ou indirectement, fut-ce partiellement par un certain