

Il est donc logique qu'il n'y ait pas eu compensation aujourd'hui. La compensation est toujours prévue si quelque chose est fait ; que ce soit une quatre bandes, une deux bandes ou rien du tout.

Mme Cremasco (Ecolo). - Vous me rassurez quand vous dites que les mesures compensatoires seront comprises au cas où il y avait projet, heureusement.

Dans votre deuxième intervention, j'ai répondu à ma question. Effectivement, pour aller modifier le périmètre, il faudrait repasser devant l'Europe et ce n'est pas votre intention, même si je regrette un peu la démarche de protection de la nature qui fait en sorte que l'on introduit un premier site où, visiblement, il manque, d'après les associations défenderesses de la nature, une partie du fait de ce projet autoroutier qui était prévu. On réajuste plus ou moins le tir. Il est évident que c'est un peu un mode de fonctionnement à l'envers. Tout d'abord, on protège la nature et, après, on voit ce qu'il se passe.

Ma question était de savoir si, ce projet n'étant plus d'actualité en tant que tel, on ne pouvait pas dire précisément sur cette zone-là : « Si l'on avait voulu protéger la nature sans prendre en considération l'importance de ce projet de base, n'aurait-on pas fait autrement ? ». Auquel cas, ne pourrait-on pas reprendre la procédure à la base ? J'entends que ce n'est pas le cas. Je vous remercie de confirmer que si projet il y avait, les mesures de compensation seraient prises. Par ailleurs, peut-être y aurait-il des modifications par rapport à l'unité de gestion, mais pour cela, il faudrait encore attendre un peu pour préciser ces faits-là.

Je n'interprète pas mal vos dires, Monsieur le Ministre.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Je suis d'accord, mais j'ai l'impression que l'on parle de quelques ares. Les informations sont à préciser, car vu le nombre de cartes... On me parle que la seule zone qui n'a pas été réincorporée après la décision de 2005, c'est un triangle qui devait servir de base à un pylône. On parlerait donc de quelques ares. Je n'ai pas de problème à modifier, mais il faut faire une autre procédure que la procédure actuelle en cours qui est la modification du périmètre total de la zone, ce qui n'est pas irréalisable. Il suffit de le faire au niveau européen, c'est réalisable, mais vérifions quand même de quoi il s'agit. D'après ce que j'ai cru entendre, c'est vraiment insignifiant.

Mme Cremasco (Ecolo). - D'après mes informations, c'est plus significatif que cela, mais, néanmoins, je suis assez contente de vous relancer, car j'ai chaque fois plus de réponses à mes questions et, notamment, par rapport à la philosophie où je vous entends bien.

On va affiner nos chiffres et peut-être voir. Nous

allons peut-être tomber d'accord comme sur les blaireaux pour voir si la partie qui a été retirée est significative ou pas, mais toujours est-il que, sur la méthode, il est intéressant de vous entendre dire que l'on pourrait y aller, mais la procédure est relativement lourde, si ce n'est que l'on verra par rapport aux unités de gestion.

Il peut aussi y avoir des modifications introduites à ce niveau-là.

**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 CONVENTIONS
D'ENTRETIEN DES TRONÇONS DU RAVeL PAR
LES COMMUNES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle 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 conventions d'entretien des tronçons du RAVeL par les communes ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Cremasco (Ecolo). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, ma question sera brève, mais néanmoins empreinte de grosses interrogations.

Inutile de rappeler ici tout le soutien de mon groupe au développement de la pratique du vélo en Wallonie et, dans ce cadre, le réseau RAVeL est une pièce importante.

On relate dans la presse de ces dernières semaines, le refus de la Ville de Liège de signer la convention type en vertu de laquelle, après investissements de construction de RAVeL par la région, l'entretien incombe à la commune.

Mes questions sont les suivantes.

La Ville de Liège affirme que ce type de convention est particulièrement défavorable aux villes. Pouvez-vous me dire si d'autres villes partagent cette analyse ? Autrement dit, combien de communes et, parmi elles, combien de villes ont approuvé cette convention type qui par ailleurs n'est pas nouvelle ? En contrepartie, combien la refusent ?

Concrètement, quelles sont les conséquences pour la poursuite du programme RAVeL dans les communes qui refusent de signer la convention d'entretien comme dit vouloir le faire la Ville de Liège ?

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. - Madame la Présidente, Madame la Députée, je ne peux que regretter la position de la Ville de Liège qui, effectivement, refuse de signer la convention d'entretien type du RAVeL. En tant que commune pilote Wallonie Cyclable, elle a manifesté son intention de devenir un exemple à suivre pour les autres communes wallonnes.

Le SPW lui a signifié, début 2013, que la non-adhésion à la convention d'entretien devrait engendrer un report des investissements envisagés par la région sur son domaine dans le cadre du RAVeL et du Plan Wallonie Cyclable.

Cette position est d'ailleurs applicable à toutes les communes de Wallonie au vu des difficultés budgétaires générales et des nombreuses demandes d'aménagement du RAVeL émanant des communes, il a été décidé de ne plus mettre en chantier de nouveaux projets de RAVeL sans l'adhésion préalable d'une commune à la convention d'entretien.

En quoi consistent ces conventions ? Actuellement, sur 87 communes traversées par le RAVeL, 74 ont adhéré à la convention d'entretien ; sept dossiers sont en cours de formalisation. Nous avons donc les accords, mais ils doivent être signés et six communes ne l'ont pas encore fait.

Les conventions non signées concernent généralement des sections de RAVeL relativement anciennes que les communes entretiennent dans les faits. Donc, les six communes qui n'ont pas signé aujourd'hui sont souvent des communes, outre le cas de Liège, qui ont des RAVeL parmi les premiers RAVeL et qui n'ont pas signé la convention, ou n'ont pas voulu la signer, mais qui en pratique, font déjà ce qui est prévu dans la convention et que je vais vous rappeler.

Quelles sont justement ces obligations qui découlent de cette convention ? L'entretien ordinaire est à charge des communes et l'entretien extraordinaire reste à charge de la région. L'entretien ordinaire comporte les opérations suivantes : le fauchage des abords et la mise à gabarit des bords, le balayage et nettoyage de la piste et la vidange des poubelles, le débroussaillage, l'élagage et l'abattage d'arbres dangereux, le nettoyage des fossés et le curage des chambres de visite, le nettoyage des graffitis sur les panneaux, l'entretien et le remplacement du mobilier urbain et le contrôle policier.

En ce qui concerne l'entretien extraordinaire qui, lui, reste à charge de la région, il comporte les opérations suivantes : les réparations globales ou ponctuelles des ouvrages d'art, les réparations localisées du revêtement du site propre, l'entretien du marquage et de la

signalisation aux carrefours. En outre, la région supporte aussi des travaux d'investissement destinés à améliorer le confort ou la sécurité des usagers propres, sauf s'ils sont réalisés à l'initiative de la commune.

Comme vous pouvez le constater, cette convention type ne contient pas que des obligations à charge des seules communes, mais aussi des obligations à charge de la région. D'ailleurs parmi les plus coûteuses, et notamment les réparations, les entretiens des ouvrages d'art, nécessitent souvent des investissements et des interventions très lourdes.

Au cours de ces dernières années, certaines communes, dans l'attente de la réalisation du RAVeL par la région, prennent l'initiative et l'option d'aménager des pré-RAVeL. Ces aménagements ont parfois été réalisés sous l'impulsion de subsides obtenus dans le cadre de projets spécifiques, de travaux subsidiés tels des plans communaux de mobilité ou des PCDR. Dans ces cas, soit la commune est propriétaire de la ligne, soit la région. Une convention de mise à disposition de la ligne de chemin de fer désaffectée est alors signée ; la région paie alors le montant de la location à la SNCB Holding, et la commune assume la pleine responsabilité de la gestion de la ligne.

À ce jour, huit communes sont concernées par cette convention et d'autres ont déjà manifesté leur intérêt.

Je pense que ces conventions sont un passage obligé si on souhaite offrir aux usagers du RAVeL des RAVeL de qualité et bien entretenus. La région ne peut pas, à la fois, acheter les tronçons lorsque c'est le cas, réaliser les investissements, et avoir en charge d'aller nettoyer ou faucher les abords. Je pense que ces conventions sont bien équilibrées et elles ont d'ailleurs été bien perçues et sont respectées par presque tous les acteurs communaux concernés.

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

Mme Cremasco (Ecolo). - Merci, Madame la Présidente. Je remercie M. le Ministre pour ces chiffres et je vous rejoins sur l'équilibre de la convention.

Par ailleurs, vous ne m'avez pas donné d'élément d'explication parce que la Ville de Liège argue beaucoup que c'est défavorable aux villes. Vous m'avez donné une proportion – il y a très peu de communes qui ne signent pas la convention type – c'est donc déjà une triste exception que celle de Liège. Par ailleurs, je ne comprends pas cet argument « ville », surtout étant donné la proportion d'investissements qui ont été faite justement dans certains RAVeL urbains et donc, en contrepartie, les entretenir – et vous avez rappelé en quoi consistait l'entretien ordinaire, l'extraordinaire n'étant même pas pris en considération.

Je voulais savoir par exemple si Charleroi ou si Namur signe la convention type.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Je vais vérifier parce que je n'ai pas la liste précise des six communes concernées et qui n'ont pas encore signé. Je pense que ce que Liège a voulu dire, c'est que les RAVeL urbains sont plus densément utilisés et que, donc, les opérations d'entretien, de nettoyage sont plus fréquentes, mais cela, je dirai que, dans un centre-ville, en général, on trouve plus de possibilités d'intervention que sur un RAVeL qui est perdu au fin fond de la Province du Luxembourg.

Mais je vous donnerai les villes concernées.

Mme Cremasco (Ecolo). - C'est gentil, encore que par rapport au nettoyage de certains RAVeL éloignés dans des communes plus rurales, cela peut aussi être très complexe et que justement, lorsque l'on voit le rapport à la distance et au temps que fournit le vélo, et le moyen de locomotion que cela peut être vraiment en termes fonctionnels dans une ville, je le dis et je le répète, triste exception que celle de la Ville de Liège en la matière.

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 « LE CONTRÔLE DU RADAR DE CHERATTE PAR UN ORGANISME SPÉCIALISÉ »

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 « le contrôle du radar de Cheratte par un organisme spécialisé ».

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, suite à votre réponse du 14 janvier dernier, je me permets de revenir brièvement vers vous afin d'assurer le suivi complet de ce dossier.

Ce radar flashait-il illégalement ou pas ? Un organisme spécialisé a-t-il procédé aux vérifications d'usage ? Quelles sont ses conclusions de cette analyse ?

De ces réponses en découleront d'autres : l'entrepreneur risque-t-il des sanctions ? A-t-il respecté les prescriptions du cahier des charges du marché ?

Mis hors service depuis le 17 décembre dernier, le radar est-il à nouveau opérationnel ?

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. - Madame la Députée, on ne sait toujours pas si le radar flashait illégalement puisque pour vérifier si le radar de Cheratte est toujours bien conforme à ses prescriptions d'homologation, il faut réaliser des mesures sur place. Le SPW m'informe qu'il a bien demandé cette prise de mesure, mais que celle-ci nécessite l'interdiction de circuler sur la troisième bande et nécessite donc la mise en place d'une signalisation de chantier assez lourde. De plus, les conditions climatiques de ces dernières semaines compliquent encore la tâche de l'organisme de contrôle.

Au vu de ces éléments, je vous invite donc à me questionner à nouveau, ce que vous ne manquerez pas de faire, dans les environs du mois d'avril. Je devrais, à cette date, disposer d'une information complète sur la validité du radar.

Tant que l'on n'a pas d'information sur la validité, il est toujours bien hors service. Je confirme que l'entrepreneur n'est pas en faute et a réalisé ses travaux conformément au cahier des charges réalisé par l'administration.

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour le côté partiel des réponses, mais vous n'auriez pas su faire mieux. Je reviendrai, comme je vous l'ai dit, peut-être par une question écrite pour suivre ce dossier dans le courant du mois d'avril. Je vous remercie.

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 CONFIGURATION DU TUNNEL DE COINTE »

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 « la configuration du tunnel de Cointe ».

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, la presse a relaté dernièrement une réalité plutôt fâcheuse concernant la configuration du tunnel de Cointe.

Deux attitudes de la part des automobilistes ont été