

Premièrement, le plan Routes prévoit, d'une manière générale, la rénovation du réseau structurant. Cela signifie donc un effort considérable mis sur la qualité du réseau, notamment pour rattraper le retard important qu'il présente au niveau de son état. Plus particulièrement, le critère sécurité a été traité de manière prépondérante dans la classification des chantiers. Ce critère est analysé selon deux axes: l'accidentologie et l'état de dégradation de la chaussée. Ces deux points se rejoignent car une route en mauvais état est dangereuse pour les voitures, mais aussi et surtout, pour les deux-roues. Refaire la route est donc positif tant pour la sécurité des usagers que pour leur confort. Au passage, les nuisances sonores subies par les riverains ainsi que l'image générale de la Wallonie s'en trouvent améliorées.

Deuxième élément, qui a déjà été mentionné à plusieurs reprises, la mise en œuvre du plan Routes a des implications qui ne se limitent pas au réseau structurant. La Direction générale des routes dispose, par conséquent, de moyens renforcés pour la réhabilitation et la sécurisation du réseau non-structurant. À ce sujet, la réhabilitation suit son cours de manière soutenue.

Concernant les initiatives de recensement des dégradations, sachez que les gestionnaires de voiries y sont évidemment attentifs. La priorisation de leurs travaux en tient compte.

Grâce aux travaux d'industrialisation de l'outil de hiérarchisation développés aujourd'hui par les services du SPW, les analyses visuelles actuellement en vigueur pour le recensement des nids-de-poule vont pouvoir être utilement remplacées par des mesures factuelles réalisées par des appareils de mesures modernes — engins multifonction circulant sur la chaussée. Ces appareils permettront ainsi la mise en œuvre de relevés complets et précis permettant de classer correctement les urgences.

Dans un deuxième temps, nous voudrions mettre ces engins et ces outils à la disposition des communes pour qu'on puisse aller jusqu'au détail du réseau communal.

Une information supplémentaire concerne la pose de lisses complémentaires de sécurité motards. Un effort considérable a été fait. Puisque nous abordons cette question, je voudrais rappeler que 60 km de lisses ont été placés sur le réseau autoroutier, 50 km de lisses sont en cours de mise en œuvre sur les nationales et régionales. En effet, lors d'une analyse des accidents concernant les motos, on se rend compte que c'est souvent l'absence de lisse qui est à la base des accidents aux conséquences les plus graves.

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

Mme Christine Servaes (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je suis heureuse de l'entendre dire qu'il a un moyen de procéder différemment qu'avec le hit-parade des nids-de-poule. Je suis vraiment rassurée de cette approche beaucoup plus scientifique. Je me réjouis que tout soit mis en œuvre pour réparer les routes qui en ont bien besoin après l'hiver.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT 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 PONT DE TILFF»

QUESTION ORALE DE M. DE LAMOTTE 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 PONT DE TILFF»

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont 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 pont de Tilff» et la question orale de M. de Lamotte 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 pont de Tilff».

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

M. Philippe Dodrimont (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'ai deux bonnes raisons de revenir une nouvelle fois sur ce dossier au sein de cette commission. La première est votre réponse à ma précédente question, celle du 25 janvier 2012, où vous nous signaliez qu'une visite sur le terrain devait se réaliser dans la quinzaine. Cette visite a-t-elle pu avoir lieu? Quels enseignements ont-ils pu être recueillis à la suite de cette visite sur le terrain?

Cela me semble d'ailleurs être une bonne formule pour bien s'imprégner de ce difficile dossier, puisque s'il n'y avait pas eu autant de développements aujourd'hui sur ce dossier, il est clair que nous ne pourrions pas le qualifier de difficile. Un choix doit se poser, je me rends bien compte — nous sommes tous mandataires — qu'il n'est pas toujours facile de prendre la bonne décision, compte tenu des divergences de vue sur la meilleure formule à mettre en place, compte tenu aussi des situations budgétaires qui évoluent dans ce pays, dans cette région. On ne doit pas y revenir.

Ma seconde motivation est la réponse que votre collègue M. Henry a formulée lorsque je lui demandais également son point de vue sur ce dossier. Sa réponse n'était pas ambiguë. Il dit: «Je n'ai pas d'avis à rendre sur ce dossier tant qu'il n'est pas déposé. C'est mon collègue qui est en charge de ce dossier, c'est donc à lui de faire le premier pas». Sur ce terrain, il vous attend, Monsieur le Ministre. Il ne nous donnera pas de position tant que quelque chose ne sera pas déposé et ce, officiellement, sous-entend-il dans sa réponse.

Je dois dire que je m'inquiète un peu. Faut-il donc qu'une démarche officielle entre collègues d'un même gouvernement soit posée pour que l'on sache quelle est la bonne direction dans laquelle il faut orienter ce dossier? Je dois dire que je suis un peu perplexe. J'ose espérer que la réponse de M. le Ministre Henry ne reflète pas tout à fait la vérité mais qu'il y a bien un dialogue entre les différents protagonistes dans ce dossier que vous constituez avec lui. Votre destin est lié sur ce dossier, comme sur d'autres, aurais-je envie de dire, Monsieur le Ministre. Une réflexion commune doit évidemment naître au sein de ce gouvernement. Il doit y avoir une position arrêtée pour qu'on aille dans une direction enfin déterminante pour la suite.

Faut-il craindre que vous puissiez déposer un dossier que ne sanctionnerait pas positivement votre collègue? Je dois vous dire que ce serait un message particulièrement douloureux que vous adresseriez à l'ensemble des habitants d'Esneux et de Tilff ou leurs mandataires qui attendent désespérément qu'une position soit enfin arrêtée dans ce dossier.

Reconstruit-on le pont à l'identique ou va-t-on dans une autre direction qui nécessite le dépôt du permis que j'évoquais tout à l'heure? Il est intéressant aujourd'hui, après autant d'années, d'évoquer non seulement le temps qui s'est écoulé depuis que ce dossier a été rendu public, depuis que le pont a présenté ces premières faiblesses, mais aussi, Monsieur le Ministre, même si vous m'aviez dit que cela ne vous semblait pas disproportionné, les montants dépensés. Personnellement, j'y reviens quand même, il y a beaucoup d'argent consacré à l'entretien du pont provisoire. Ce pont provisoire qui, s'il est bien utile pour que les gens traversent ce cours d'eau et ne soit pas obligé de le faire à la nage ou éventuellement sur une barque, coûte aussi beaucoup d'argent et nous sommes en droit d'attendre aussi en tant que responsables wallons qu'une décision définitive soit mise en place de façon à ce qui est dépensé pour du provisoire n'existe plus.

Monsieur le Ministre j'aimerais savoir, au-delà de ces premiers enseignements que vous avez vraisemblablement récoltés suite à votre visite sur place, ce qu'il en est de votre décision. Une demande de permis va-t-elle être déposée rapidement ou vous orientez-vous vers la reconstruction du pont à l'identique? Ceci ne nécessite peut-être pas un accord de votre collègue. Si c'est une reconstruction à l'identique, je présume que l'on peut, à ce moment-là, avancer administrativement dans le dossier et puis, faire réaliser des travaux de manière à ce qu'enfin on y voit clair dans ce dossier tant attendu par une population qui est bien en droit de disposer d'un ouvrage d'art dans les règles de l'art.

Mme la Présidente. – La parole est à M. de Lamotte.

M. Michel de Lamotte (cdH). – Merci Madame la Présidente pour cette question.

Monsieur le Ministre, la problématique du remplacement du pont de Tilff a fait l'objet de fréquentes controverses, si je peux me permettre l'expression, ou de fréquentes interpellations au sein de cette commission, mais pas seulement au sein de celle-ci et pas seulement avec vous, mais aussi avec votre prédécesseur et aussi dans d'autres commissions du parlement.

Je pense qu'il est évident qu'il faille trouver une solution efficace à ce remplacement. La question sous-jacente est de savoir quelle solution privilégier pour cette difficile question.

Monsieur le Ministre, à l'une ou l'autre reprise, vous avez précisé que vous alliez vous rendre sur place afin de vous faire une opinion entre les éléments techniques et la vision directe de la situation.

Ma question, Monsieur le Ministre, est donc la suivante: êtes-vous allé sur le terrain? Si non, comptez-vous y aller? Pensez-vous venir dans la région liégeoise prochainement? Si vous êtes déjà allé sur le terrain, quelles sont les conclusions de votre visite? Quelles sont les pistes privilégiées pour faire avancer le dossier au sein du gouvernement? Et, pour ma part, j'aurais souhaité à titre personnel vous poser la questions de savoir si vous allez rencontrer la population sur la place pour un échange avec elle puisqu'il y a manifestement — et j'en suis le témoin — des appels pour qu'il y ait l'une ou l'autre rencontre à ce sujet. Je dois vous dire qu'à titre personnel, je trouve la rocade fort invasive dans le paysage et je vous le dis comme je le pense, que ce soit en termes d'infrastructures, en termes de destruction du paysage et en termes de coûts globaux pour un tel investissement.

Mais, Monsieur le Ministre, ce qui compte ce sont vos réponses aux questions que j'ai posées. J'aurais voulu vous entendre à ce sujet.

Mme la Présidente. – Merci Monsieur les parlementaires. La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Carlo Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Merci. Je ne vais pas revenir sur l'absence d'accord au niveau du gouvernement. Tout d'abord, je n'y étais pas et, deuxièmement, nous en avons rediscuté au début de cette année.

Mon opinion à ce sujet est effectivement que nous aurions pu faire avancer le dossier mais, visiblement, tout le monde autour de la table n'avait pas l'intention de le faire progresser. Il fallait effectivement un dossier — je pense qu'il y en avait un -, mais il fallait aussi un permis. Les choses en sont restées là.

Par contre, effectivement, je suis allé sur place avec mes collaborateurs. Pour me rendre compte de visu des éléments de terrain liés à la réalité de ce projet. J'ai vraiment bien fait d'y aller parce que c'est mieux de se rendre compte de la réalité des choses.

Je dois vous dire que j'ai été impressionné par l'ampleur du travail à réaliser pour mener à bien le projet «rocade». Je m'interroge sur le rapport entre le bénéfice escompté, c'est-à-dire la suppression de trois passages à niveau et les coûts: coût environnemental, financier d'un tel projet et je compte bien revoir Infrabel pour rediscuter avec eux de cet aspect.

Infrabel a la volonté de supprimer les trois passages à niveau implantés sur cette ligne de chemin de fer. Je rappelle que deux des trois passages supprimés dans le projet peuvent l'être de manière totalement indépendante du pont. Le pont est une chose, les deux autres passages à niveau, c'est la partie Infrabel du projet et nous n'y sommes pas liés directement avec nos travaux publics.

En effet, qu'elle que soit la solution retenue, que l'on garde le pont provisoire, que l'on reconstruise plus ou moins au même endroit ou que dans le projet de «rocade» on en réimplante un nouveau en aval, deux passages à niveau peuvent être sécurisés par Infrabel et, d'après mes informations, ce sont ceux qui sont les plus dangereux et qui impliquent le plus d'accidents. Les deux qui dépendent uniquement d'Infrabel sont ceux où des accidents ont été signalés ces dernières années. Je dirais que si Infrabel veut avancer là-dessus, libre à eux de le faire sans attendre. Ceci peut se faire dans le cadre d'une demande de permis totalement séparée de celle du pont.

Eu égard à mon analyse du rapport coûts — bénéfiques du projet, j'ai néanmoins de nombreux doutes quant à l'intérêt de celui-ci, mais si Infrabel veut avancer, moi je n'y vois pas d'inconvénient.

D'autant plus que ceci ne me semble pas contraire à la convention signée en 2009 entre la commune et mon prédécesseur, M. Daerden, et Infrabel car il n'est indiqué nulle part que les trois devront se faire en même temps.

Ceci deviendrait, dès lors, du ressort de mon collègue M. Henry uniquement, qui devrait délivrer les permis pour ces passages à niveau deux et trois. Mais il faut vraiment avoir été sur place pour se rendre compte de l'ampleur de ce qui est à faire. Le rocher dans lequel on doit tailler la route qu'on longe, qui va devoir être soutenue par un mur — je ne sais pas comment on fait tout cela -, et combien cela va coûter réellement, j'ai bien des idées d'estimations de cette partie-là, mais cela me paraît colossal. J'attends la demande de permis d'Infrabel à cet égard.

En ce qui concerne ce qui nous occupe, le franchissement de l'Ourthe, à proprement parler, à l'heure actuelle, il existe un pont provisoire, en place depuis plusieurs années. Alors, Monsieur Dodrimont, je sais que vous

présentez à chaque fois les choses comme un gaspillage d'argent. On est donc allé voir très concrètement les factures. Le pont actuel coûtera pour l'année 2012, pour la location et l'entretien, pour l'ensemble, 30 000 euros. Il n'y a pas d'urgence liée à des impératifs financiers, car 30 000 euro, c'est moins cher que l'amortissement sur 30 ans de la construction d'un nouveau pont. Construire un nouveau pont, payer la mensualité ou l'annualité de son amortissement ou payer la location de celui-ci, c'est la même chose.

Il y a un autre élément important à mettre en parallèle, c'est le besoin urgent de devoir refaire un autre pont aussi sur l'Ourthe, mais à Esneux.

Après la petite visite avec les collaborateurs, je suis allé courir. J'ai profité de ce que j'étais dans une belle région pour aller faire un petit jogging et j'ai pu me rendre compte sur place de la situation à Esneux. Ce pont est malade. Les inspections sont formelles, j'ai d'ailleurs inscrit le remplacement du pont d'Esneux dans le calendrier de réfection des ouvrages d'art et j'ai réservé les sommes nécessaires dans le budget 2012.

Nous voilà devant deux ponts à refaire. Deux ponts situés à faible distance l'un de l'autre sur la même rivière et sur les mêmes axes globaux de circulation. L'impact au niveau de la circulation si les deux chantiers devaient se dérouler simultanément serait catastrophique. Les accès au CHU et à l'Université doivent être maintenus dans des conditions acceptables.

Entre un pont provisoire, mais qui je le rappelle ne coûte pas plus cher et qui tient durablement et un pont malade qu'il faut rapidement refaire sous peine d'accident, le choix est vite fait. Nous commencerons donc, et c'est inscrit au budget 2012, par le pont d'Esneux. Ce qui, je le répète, n'empêche pas parallèlement Infrabel d'avancer.

En ce qui concerne la rencontre sur place — j'ai décidé de me rendre à nouveau sur place, mais cette fois-ci en le faisant savoir — ce sera le samedi 10 mars. Je rencontrerai les riverains et les autorités communales à cette occasion pour avoir une discussion avec eux. Je prendrai une position définitive à ce moment-là.

Mme la Présidente. – Monsieur le Ministre, je vous propose d'entendre les répliques sans que j'intervienne.

M. Philippe Dodrion (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et pour son investissement dans le dossier puisqu'il nous signale déjà une première visite sur place qui sera suivie d'une rencontre avec, vraisemblablement, les autorités locales. Comme mon collègue M. de Lamotte le souhaite, je présume que les riverains seront éventuellement concernés par cette visite, ce qui est, somme tout, une bonne chose. Il est aussi intéressant d'entendre les uns et les autres par rapport à ce projet.

Quant au coût, on a encore une petite divergence de point de vue, vu ce que cela va coûter 30 000 euros par an pour l'entretien de la structure provisoire, ce qui a été dépensé jusqu'à maintenant. Pour rappel, Monsieur le Ministre, on parle quand même de 500 000 euros. S'il y a un coût lié à la location du pont qui est peut-être un coût moindre par rapport à ce qui a été réalisé jusqu'à maintenant, année après année, c'est parce qu'il y a eu à un moment donné, vu qu'on avait traîné trop longtemps avec cette structure provisoire, la nécessité de faire un entretien et une reconsolidation du pont provisoire. Le coût est donc bien de 500 000 euros. C'est ce que, en tous les cas, votre prédécesseur m'a communiqué comme montant et je ne mets pas en doute évidemment ce que M. Lutgen a bien voulu nous transmettre comme information.

Je reste de ceux qui pensent que c'est trop important pour une structure comme celle-là, d'autant que cette structure — si vous l'avez vue — n'est pas confortable et reste extrêmement bruyante. Il faut savoir qu'on est dans une localité à caractère touristique. Il y a des gens qui, bientôt — comme Mme Cassart le disait tout à l'heure — avec le beau temps qui arrive, avec le printemps qui nous tend les bras, auront le droit de prendre une consommation ou un repas sur les terrasses toutes proches. Je peux vous assurer, pour l'avoir déjà fait à certaines occasions, que ce n'est pas agréable pour les personnes qui veulent jouir d'un moment de tranquillité à quelques pas de ce pont. C'est impossible parce qu'il y a une circulation dense, comme c'est souvent le cas à l'endroit, provoquant un vacarme infernal, ce qui n'est quand même pas quelque chose que nous puissions accepter facilement.

J'entends maintenant que c'est le petit frère du pont de Tilff — celui d'Esneux — qui est malade et dont il va falloir s'occuper en priorité, alors que cela fait huit ans que la maladie du premier a été détectée. Je ne suis pas abasourdi, mais presque Monsieur le Ministre. Qu'est-ce que génère cette nouvelle priorité par rapport à des maux identiques? Le pont de Tilff était réputé impraticable, c'est pour cela qu'il y a eu une structure provisoire

installée sur les pilastres du pont. Maintenant, on va commencer par celui d'Esneux dont le diagnostic est bien plus récent.

Je ne dis pas qu'il ne faut pas assurer une pleine sécurité à tous par rapport à ce pont d'Esneux, mais j'ai un peu de mal à comprendre pourquoi celui-ci va faire l'objet, en grande priorité, des travaux que vous annoncez pour 2012, alors que celui de Tilff va rester en l'état. Je suis un peu circonspect par rapport à l'ordre de priorité établi dans les travaux. Je pense que pour Tilff, il y a nécessité de prendre les choses en main. Vous avez peut-être une précision à me donner ?

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

M. Carlo Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Les deux ponts sont en mauvais état: celui de Tilff a été remplacé par un pont provisoire. Celui d'Esneux n'est pas remplacé par un pont provisoire, logiquement, on intervient d'abord sur celui d'Esneux, à moins que vous ne préconisiez de remplacer celui de Tilff et d'aller poser le provisoire à Esneux.

M. Philippe Dodrimont (MR). – Pourquoi pas! Tant qu'on y est.

M. Carlo Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Aujourd'hui, on a une solution qui permet de traverser Tilff en toute sécurité. On va refaire Esneux et puis, on reviendra sur Tilff. Les coûts que vous signalez de 500000 euro relèvent du passé, je vous ai donné le coût pour 2012. Compte tenu des investissements qui ont été faits précédemment, à partir d'aujourd'hui — pour 2012 voire pour 2013 — on est à 30000 euro par an et cela, ce n'est pas excessif.

M. Philippe Dodrimont (MR). – Cela ne m'empêche pas de rester inquiet, Monsieur le Ministre, et je pense bien sincèrement entendre votre réponse. Il me semble que le fruit est pratiquement mûr, je ne pense pas qu'il va tomber, mais je vous entends bien. Je vous entends avec une réponse pleine de sagesse en disant: «Est-ce qu'on a les moyens pour le bénéfice engendré d'aller dans des travaux tels que ceux qui sont préconisés? J'ai entendu aussi mon excellent collègue évoquer ses craintes par rapport à cette rocade et les conséquences environnementales, patrimoniales de celle-ci.

Je pense, Monsieur le Ministre, qu'une visite le 10 mars vous permettra de prendre un peu le pouls avec les autorités locales et la population, mais je pense que ce que tout le monde attend de vous, c'est une décision. J'espère qu'elle ne sera pas trop longue à venir après cette réunion du 10 mars.

Mme la Présidente. – La parole est à M. de Lamotte.

M. Michel de Lamotte (cdH). – Merci, Madame la Présidente, pour la réplique. Je posais quatre questions au ministre, j'ai eu quatre réponses. J'ai mis un certain nombre de concepts personnels, je n'ai pas de précisions complémentaires à demander. Je prends acte de la réponse du ministre.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT 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 MODIFICATION DES DISTRICTS ROUTIERS DU SPW»

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont 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 modification des districts routiers du SPW».

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

M. Philippe Dodrimont (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, rassurez-vous, je vais être bref autant que possible.

Cette question relative à la modification des districts routiers est issue de bruits de couloir qui me reviennent quant à ce dossier. Je dois vous dire que je suis intéressé parce que j'ai toujours considéré, comme un handicap, de voir sur ma commune l'intervention de deux districts différents: une partie étant confiée au district de Sprimont, l'autre étant confiée au district de Ouffet, même si les collaborations avec les agents des deux