

En ce qui concerne le recrutement, j'entends la remarque sur la dispersion communale. Nous nous étions posé la même question sur la bonne organisation des moyens, même si, pour ce qui concerne le conclave, je n'en suis pas certain, puisque vous n'avez pas obtenu les moyens que vous avez demandés.

(Réaction de M. Stoffels)

On en revient à la question des ressources humaines pour mettre en œuvre les choses. Vous avez évoqué le fonds et la possibilité d'avoir un investissement rapide. Il reste à voir quand on peut espérer une augmentation de la force de frappe. Là-dessus, vous n'avez pas répondu. Le cas échéant, on peut y revenir en question écrite pour déterminer à quel moment on peut espérer, au minimum, que le cadre soit rempli.

Pour ce qui concerne la suggestion que je faisais quant au travail législatif, vous n'avez pas donné de réponse. En même temps, ce sont des suggestions qui n'en appellent pas dans l'immédiat. J'ai formulé quelques suggestions, quelques questions aussi, je peux entendre que vous n'y répondez pas aujourd'hui, mais ce sont des contributions que nous voulons formuler puisque le Gouvernement sera bientôt occupé à sa deuxième lecture et qu'il y a donc encore un certain nombre d'évolutions du texte qui peuvent intervenir.

Mme la Présidente. - Merci pour les interventions des uns et des autres.

Comme proposé par l'un des auteurs de la proposition de résolution, celle-ci est renvoyée à l'arrière. On la fera remonter lors de l'analyse, par notre Parlement, du projet de décret portant sur le même thème.

Un amendement (Doc. 1000 (2017-2018) N° 2) a été déposé.

MISSION D'ÉTUDE D'UNE DÉLÉGATION DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRAVAUX PUBLICS SUR LE THÈME DE LA MOBILITÉ ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU 19 AU 22 NOVEMBRE 2017 À METZ (FRANCE), CERNAY (FRANCE) ET FRIBOURG (ALLEMAGNE) - RAPPORT PRÉSENTÉ EN APPLICATION DE L'ARTICLE 165 DU RÈGLEMENT PAR MME WAROUX (DOC. 1162 (2018-2019) N° 1)

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la mission d'étude d'une délégation de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics sur le thème de la mobilité et de l'aménagement du territoire du 19 au 22 novembre 2017 à Metz (France), Cernay (France) et Fribourg (Allemagne) - Rapport présenté en application

de l'article 165 du règlement par Mme Waroux (Doc. 1162 (2018-2019) N° 1).

L'examen de ce point a été reporté à la prochaine réunion.

Peut-on procéder à une pause de trois minutes avant l'entame des interpellations et questions orales ? Parfait.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 16 heures 49 minutes

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 16 heures 56 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA LIAISON ROUTIÈRE ENTRE COURRIÈRE ET MONT-GODINNE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la liaison routière entre Courrière et Mont-Godinne ».

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je souhaite revenir avec vous sur le projet d'aménagement d'une liaison routière entre Courrière et Godinne.

Dans ce dossier, vous avez manifestement choisi de ne pas répondre aux questions qui vous sont posées ou seulement en partie ou seulement après la deuxième ou la troisième question.

Ainsi, dans la réponse à ma dernière question écrite, à la fin du mois d'août 2018, vous m'indiquez qu'une dizaine de tracés sont à l'étude, utilisant en tout ou en partie des voiries existantes, et que les avantages et inconvénients doivent encore être examinés.

Ce sont essentiellement les grands traits de votre communication déjà depuis plusieurs mois sur le sujet.

Première considération : il apparaît depuis lors que la CWEPS vous a remis un rapport accablant pour votre projet de nationale 931, dans le sens où elle il démontre la légèreté de l'étude du bureau d'études luxembourgeois CGI, qui n'a pas tenu compte des informations sur la nature du sous-sol.

Comment expliquer cela ? Que prévoyait le cahier des charges de vos services ? Pouvez-vous rendre public ce rapport de la Commission wallonne d'étude et de protection des sites souterrains ?

Deuxième considération : une semaine après votre réponse à cette question écrite fin du mois d'août, le Service public de Wallonie en disait beaucoup plus dans la presse puisque son porte-parole indiquait que le SPW avait décidé de laisser tomber les tracés avec passage par le trou d'Haquin. Il précisait aussi qu'il était en train d'étudier un onzième tracé, tout en ajoutant que, pour l'instant, « nous n'en dirons pas plus à ce sujet ».

Vous avouerez que c'est un peu singulier que vous ne répondiez rien au Parlement, que le porte-parole du Service public de Wallonie fasse ensuite des révélations codées à travers la presse, sans que le contrôle parlementaire ne puisse s'exercer et, surtout, sans en dire plus, pour reprendre l'expression de vos services.

Je souhaitais donc également vous interroger à ce sujet.

Confirmez-vous que les options avec le trou d'Haquin sont abandonnées ? Plus fondamentalement encore, confirmez-vous l'examen d'un onzième tracé ? Le cas échéant, quel est finalement ce tracé ? Les citoyens ont droit à une transparence à ce sujet.

Je souhaite en savoir davantage sur l'état d'avancement et surtout le calendrier de l'étude en cours.

Quelles sont les conclusions intermédiaires aujourd'hui ? À quelle échéance sa finalisation est-elle prévue ? À quelle échéance le comparatif de synthèse des différents tracés doit-il intervenir ?

Enfin, je reviens avec une autre question restée sans réponse : l'impact d'une nouvelle liaison sur le nombre de voitures et de camions qui traverseraient le village de Maillen a-t-il été évalué ?

Voilà, Monsieur le Ministre, un certain nombre de questions afin de faire la clarté sur les projets du Gouvernement à ce sujet.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député,

à la question écrite n° 1577, je vous ai répondu, il y a un mois, qu'il y avait une bonne dizaine de tracés à l'étude. Je ne suis donc pas étonné qu'il y en ait un onzième.

Je vous ai également répondu que l'étude devait établir les avantages et inconvénients de chaque tracé, comme à chaque fois lorsque l'on fait des tracés de route, en tenant compte de l'objectif poursuivi, des contraintes et des risques divers. Les paramètres de mobilité, de sites karstiques, de zones classées sont pris en compte, comme prévu par le cahier des charges. Pour rappel, tous les tracés utilisent partiellement ou en totalité les voiries existantes.

L'étape suivante du processus est la réalisation d'un comparatif de synthèse des différents tracés. Les résultats seront présentés d'ici quelques mois, car ce comparatif prend du temps. La concertation avec les autorités locales sera, bien entendu, assurée.

Par la suite, un tracé sera sélectionné, toujours en concertation avec les autorités locales, et les procédures classiques d'aménagement routier prendront cours : le cas échéant, permis d'urbanisme avec enquête publique, cahier des charges, travaux, même si – je le répète – certains des tracés – je ne sais pas préjuger lequel, cela me sera proposé – utilisent la totalité des voiries existantes.

Là où j'ai du mal à vous suivre, c'est sur le fait que l'on puisse craindre un impact de la nouvelle liaison sur le nombre de voitures et de camions à Maillen.

En effet, la liaison a pour objectif d'assurer un meilleur accès entre, d'une part, l'hôpital du Mont-Godinne et, d'autre part, l'autoroute et la nationale 4. Dès lors, une nouvelle route ou des aménagements nouveaux vont-ils faire en sorte que plus de gens vont se rendre à l'hôpital ? Cela n'est pas certain du tout.

Je le répète - puisque c'est un peu la rumeur qui circule derrière tout cela -, le projet n'a nullement pour objet d'augmenter la circulation ni de désengorger la Ville de Namur. Cela n'a aucun sens à ce titre-là.

Voilà ce que je peux vous dire aujourd'hui. Je pense que la procédure suit son cours normalement. On ne peut pas nous demander des conclusions sur des tracés, alors que des études permettant de valider les différentes solutions ne sont pas terminées. Je n'ai aucun élément pour pouvoir vous répondre plus que je ne le fais à l'instant.

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

M. Hazée (Ecolo). - Ce sont quand même vos services, Monsieur le Ministre, qui ont fait à un moment donné une effervescence médiatique autour d'un onzième tracé pour ensuite ensuite conclure en disant : « Nous n'en dirons pas plus pour le moment ». Je vous avouerais que c'est quand même un peu singulier. Cela confirme néanmoins cette impression que, finalement, le

Gouvernement cherche à gagner du temps pour passer le cap des élections communales et cherche en attendant à en dire le moins possible et à masquer l'état réel du dossier.

Deuxièmement, vous ne m'avez pas répondu sur ce rapport qui met en cause les fondements mêmes des études menées jusqu'ici quant à la prise en compte – ou plutôt la non prise en compte – des caractéristiques du sous-sol.

Je maintiens que ce rapport doit être rendu public. On ne voit d'ailleurs pas pourquoi il ne l'est pas, à moins que le Gouvernement n'ait peur que ce rapport ridiculise d'une certaine manière le travail qui a été fait à cet égard.

Enfin, troisièmement, par rapport au village de Maillen que vous évoquez, c'est la conséquence d'une logique de concentration du trafic – puisque c'est ainsi que le projet est conçu – qui va créer un effet d'augmentation de l'impact à des endroits précis, là où aujourd'hui le trafic est plus diffus. C'est donc là-dessus qu'il y a nécessité de voir clair et, dans l'ensemble, une nécessité plus large pour les citoyens de pouvoir voir clair par rapport à ce projet et non de faire des manœuvres de temporisation préélectorale.

**QUESTION ORALE DE M. ARENS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA
MOBILITÉ À LA FRONTIÈRE BELGO-
LUXEMBOURGEOISE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Arens à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la mobilité à la frontière belgo-luxembourgeoise ».

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

M. Arens (cdH). - Monsieur le Ministre, lors de la dernière séance plénière, je vous avais interrogé sur les nombreux embarras de circulation subis par les travailleurs frontaliers suite au démarrage du chantier de réhabilitation de l'E411 entre Arlon et la frontière, Sterpenich.

Vous m'aviez indiqué que tout était mis en œuvre pour que les problèmes générés par ce chantier soient limités. Je reviens donc pour faire le point sur ce dossier essentiel pour des dizaines de milliers de frontaliers.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous faire le point sur l'état des travaux ?

L'option du maintien de deux voies ouvertes durant la durée des travaux a-t-elle été analysée ? Peut-elle être mise en place ? Je parle ici de la bande d'urgence.

Concernant les alternatives au déplacement en voiture, l'offre ferroviaire – et je sais qu'elle ne dépend pas de vous – devrait être renforcée. Le premier jour a été particulièrement chaotique suite à des problèmes matériels au niveau de la SNCB.

La SNCB a-t-elle, oui ou non, renforcé son offre ? Du matériel supplémentaire a-t-il été mis à disposition ? Des garanties ont-elles été données quant à la fiabilité – puisque c'est le gros problème – les premiers jours d'utilisation du train d'un de façon beaucoup plus massive ?

Lors de notre échange, j'avais également plaidé pour la mise en place de lignes de bus transfrontalières. Le groupe TEC va-t-il les développer ? Des contacts ont-ils été pris avec les autorités grand-ducales à ce sujet ?

Enfin, en octobre 2017, vous vous étiez accordé, avec votre homologue grand-ducal, sur la mise en place d'une bande de covoiturage se prolongeant au Grand-Duché de Luxembourg. Aujourd'hui, les frontaliers me disent que cela ne va pas se poursuivre du côté grand-ducal. Rassurez-moi, Monsieur le Ministre. Pouvez-vous faire le point sur ce dossier, notamment du côté grand-ducal ?

Dernière question, vous m'aviez également signalé que, comme à hauteur de Namur, des travaux allaient s'effectuer tant la nuit que le week-end. Jusqu'à présent, on n'a vu aucun ouvrier sur le chantier ni la nuit ni le week-end.

J'attends avec impatience vos réponses.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, on a déjà eu un début de discussion effectivement en séance plénière. Comme je vous le disais, les premiers jours d'un chantier sont souvent les plus compliqués en termes de mobilité, puisque les usagers doivent prendre leurs marques.

Un problème survenu au niveau de signalisation du chantier ainsi qu'un accident de circulation ont encore amplifié cette difficulté le premier jour. La signalisation a été adaptée et elle le sera encore par la suite si cela s'avérait nécessaire.