C.R.I. N° 12 (1997-1998)

PARLEMENT WALLON

SESSION 1997-1998

SÉANCE DU MERCREDI 18 MARS 1998

COMPTE RENDU

SÉANCE DU MATIN

SOMMAIRE

Ouverture de la séance 3

Absences motivées 3

Éloges funèbres 3

Ordre du jour
Approbation 3

Communications 3

Projets de décret
Dépôt 5

Proposition de résolution
Dépôt 6

Questions orales 6

Question orale de M. Cheron à M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, sur «le rachat de la société Page et, plus particulièrement, sur les conséquences possibles en termes de perte de contrôle public sur la décharge de Mont-Saint-Guibert»

Orateurs : M. le Président, M. Cheron, M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture 6

Question orale de M. Cheron à M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, sur «le rapport final du «syndicat d'étude RER» et les conséquences, en particulier pour la Région wallonne»

Orateurs : M. le Président, M. Cheron, M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture 10

Question orale de M. Marchant à M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, sur «les critères de sélection des centres d'enfouissement technique et les conséquences économiques et environnementales de ces projets de décharge pour les communes de Héron et Fernelmont»

Orateurs : M. le Président, M. Marchant, Mme Corbisier-Hagon, M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, M. Snappe 18

Question orale de M. Desgain à M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, sur «la mise en œuvre de la nouvelle norme d'émission de dioxines pour les incinérateurs de déchets ménagers»

Orateurs : M. le Président, M. Desgain, M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture 21

Présidence de M. Yvon BIEFNOT, président

Séance publique de section

La séance est ouverte à 10 heures 4 minutes

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

ABSENCES MOTIVÉES

M. le Président. – Ont demandé d'excuser leur absence à la présente séance : Mme Cogels, pour raisons familiales ; Mme Yerna, MM. Grafé, Ducarme, retenus par d'autres devoirs ; MM. Decléty et Bayenet pour des raisons de santé.

ÉLOGES FUNÈBRES

M. le Président. – Chers Collèges, depuis notre dernière séance publique, nous avons appris le décès de deux de nos anciens collègues.

Je vous suggère qu'il leur soit rendu hommage tout à l'heure à un moment où notre Assemblée sera davantage fournie.

ORDRE DU JOUR

Approbation

M. le Président. – Mesdames et Messieurs, conformément à l'article 29 du Règlement d'ordre intérieur, la Conférence des présidents a procédé à l'élaboration de l'ordre du jour de la présente séance.

Ce document vous a été adressé.

Toutefois, j'ai été saisi dans le délai réglementaire du dépôt des questions orales suivantes :

- la question orale de M. Santkin à M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, sur «la gestion des déchets de bureaux dans les administrations publiques ou privées» ;
- la question orale de M. Marchant à M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, sur «les critères de sélection des Centres d'enfouissement technique (CET) et les conséquences économiques et environnementales de ces projets de décharge pour les communes de Héron et Fernelmont» ;
- et la question orale de M. Desgain à M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, sur «la mise en œuvre de la nouvelle norme d'émissions de dioxines pour les incinérateurs de déchets ménagers».

Je vous propose d'ajouter ces questions orales à notre ordre du jour.

De plus, M. Baille m'a fait part de son souhait de retirer la question orale qu'il avait adressée à M. Anselme, ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique, sur «le projet d'arrêté portant création d'une indemnité forfaitaire pour frais de séjour de certains hauts fonctionnaires».

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'ordre du jour ainsi modifié ?

Personne ne demandant la parole, l'ordre du jour, ainsi modifié, est adopté.

COMMUNICATIONS

M. le Président. – M. le Ministre Van Cauwenberghe m'a fait parvenir l'arrêté ministériel portant nouvelles ventilations des allocations de base du programme 08 de la division organique 11.

Ce document a été transmis aux membres de la Commission du Budget, des Affaires générales et des Relations extérieures.

De plus, le Ministère de la Région wallonne m'a fait parvenir la circulaire budgétaire n° 98/01 relative à l'élaboration du 1er feuilleton d'ajustement 1998.

Ce document a été transmis aux membres de la Commission du Budget, des Affaires générales et des Relations extérieures.

Par ailleurs, M. Destatte, Directeur de l'Institut Jules Destrée m'a adressé la résolution de leur Conseil d'administration concernant les projets du Gouvernement belge relatifs au droit de vote des étrangers.

Le Conseil provincial de Liège m'a transmis une motion concernant le maintien du Grand Prix de Formule 1 à Spa-Francorchamps.

Enfin, la Cour d'arbitrage m'a fait parvenir les onze notifications d'arrêt suivantes :

1. la notification de l'arrêt n° 17 du rôle 1034 concernant le recours en annulation des articles 51 et 58 du décret de la Communauté française du 9 septembre 1996 relatif au financement des hautes écoles organisées ou subventionnées par la Communauté française, introduit par J. Tilleman ;
2. la notification de l'arrêt n° 18 du rôle 1050 relatif au recours en annulation des articles 23, 30 et 49 de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux des pensions et de l'article 3, § 1er, 2° et 5°, et § 2, alinéa 1er, de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, introduit par L. Nussbaum et autres ;
3. la notification de l'arrêt 19 des rôles 1051 à 1053 relatifs aux recours en annulation :
   - du décret de la Communauté flamande du 24 juillet 1996 «sanctionnant les objectifs finaux et les objectifs de développement du premier degré de l'enseignement secondaire ordinaire» ;
   - des articles 3, 4 et 6 du décret de la Communauté flamande du 24 juillet 1996 remplaçant les articles 6 à 6 ter inclus de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement, abrogeant l'article 6 quater de la même loi et modifiant l'article 5 du décret du 17 juillet 1991 relatif à l'inspection et aux services d'encadrement pédagogique, introduits par l'asbl Federatie van Rudolf Steinerscholen in Vlaanderen et autres ;
4. la notification de l'arrêt n° 20 du rôle 1058 concernant la question préjudicielle concernant l'article 4, alinéa 1er, de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, posée par le Tribunal du travail de Bruxelles ;
5. la notification de l'arrêt n° 21 du rôle 1067 relatif à la question préjudicielle concernant les articles 126 et suivants et 155 du Code des impôts sur les revenus 1992 et l'article 4 de la loi du 7 décembre 1988 portant réforme de l'impôt sur les revenus et modification des taxes assimilées au timbre, posée par la Cour d'appel de Liège ;
6. la notification de l'arrêt n° 22 des rôles 988, 990, 1068, 1088 et 1089, relatif aux recours en annulation :
   - du décret de la communauté française du 20 décembre 1995 contenant le budget général des dépenses de la Communauté française pour l'année budgétaire 1996 et du décret du 25 juillet 1996 contenant l'ajustement de ce budget, en tant qu'ils ouvrent des crédits dans le programme 3 «Aide aux associations francophones des communes à statut linguistique spécial» de la division organique 61 («Affaires générales») du secteur «Culture et Communication» dans le «Tableau II – Ministère de la Culture et des Affaires sociales» ;
   - du décret de la Communauté française du 25 juillet 1996 contenant le budget général des dépenses de la Communauté française pour l'année budgétaire 1997, en tant qu'il ouvre un crédit de 10,5 millions de francs dans le programme 3 «Aide aux associations francophones des communes à statut linguistique spécial» de la division organique 61 («Affaires générales») du secteur «Culture et Communication» dans le «Tableau I - Ministère de la Culture et des Affaires sociales» ;
   - de l'article 1er du décret de la Communauté française du 20 décembre 1996 contenant le deuxième ajustement du budget général de la Communauté française pour l'année budgétaire 1996 et adaptant le décret contenant le budget général des dépenses de 1997, en tant que cet article ouvre un crédit de 32 millions de francs, et au moins le crédit de 10,5 millions de francs qui y est inclus pour l'aide aux associations francophones des communes à statut linguistique spécial, dans le programme 1 «Information, promotion, rayonnement de la langue et de la culture française et de la Communauté française» de la division organique 31 («Affaires générales») du secteur «Secrétariat général» dans le «Tableau II - Ministère de la Culture et des Affaires sociales», et des articles 2 et 4 du même décret ;
7. la notification de l'arrêt n° 23 des rôles 1057, 1093, 1099 et 1102 relatif aux questions préjudicielles concernant :
   - l'article 317 du décret de la Communauté flamande du 13 juillet 1994 relatif aux instituts supérieurs en Communauté flamande, complété par l'article 133 du décret de la Communauté flamande du 8 juillet 1996 relatif à l'enseignement VII ;
   - les articles 133 et 148, 5°, du décret de la Communauté flamande du 8 juillet 1996 précité ;
   - l'article 323, § 2, du décret de la Communauté flamande du 13 juillet 1994 précité, posées par le Conseil d'État ;
8. la notification de l'arrêt n° 24 du rôle 1048 relatif aux questions préjudicielles concernant l'article 17 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 septembre 1993 portant modification du

Code du logement pour la Région de Bruxelles-Capitale et relative au secteur du logement social, et l'article 9 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, posées par le Conseil d'Etat;

9. la notification de l'arrêt n° 25 du rôle 1062 concernant le recours en annulation de l'article 21, § 2, du décret de la Communauté flamande du 8 juillet 1996 relatif à l'enseignement VII, introduit par J. Nelissen;

10. la notification de l'arrêt n° 26 du rôle 1095 relatif à la question préjudicielle concernant l'article 23 des lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative, posée par le Conseil d'État;

11. et la notification de l'arrêt n° 27 du rôle 1261 relatif à la demande de suspension des articles 24/26, § 3, alinéa 2, et 24/34, § 2, de la loi du 27 décembre 1973 relative au statut du personnel du corps opérationnel de la gendarmerie, tels qu'ils ont été respectivement remplacés et complétés par les articles 2 et 3 de la loi du 16 juillet 1997 portant modification de la loi précitée, introduite par la Fédération syndicale de la gendarmerie belge et autres.

Tous les documents cités sont à la disposition des parlementaires qui émettraient le souhait d'en prendre connaissance.

PROJETS DE DÉCRET

Dépôt

M. le Président. – J'ai été saisi du dépôt des projets de décret suivants:

- le projet de décret portant assentiment à l'Accord-cadre interrégional de coopération entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Marché commun du Sud et ses Etats parties, d'autre part, à la déclaration commune, à l'échange de lettres et au procès-verbal de signature, faits à Madrid le 15 décembre 1995 (Doc. 350 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord-cadre interrégionial de coopération entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Marché commun du Sud et ses États parties, d'autre part, à la déclaration commune, à l'échange de lettres et au procès-verbal de signature, faits à Madrid le 15 décembre 1995 (Doc. 351 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République socialiste du Vietnam concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Hanoï le 24 janvier 1991 (Doc. 353 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République de Chypre concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, et l'échange de lettres, faits à Nicosie le 26 février 1991 (Doc. 354 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République algérienne démocratique et populaire concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Alger le 24 avril 1991 (Doc. 355 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République orientale de l'Uruguay concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, et au Protocole, faits à Bruxelles le 4 novembre 1991 (Doc. 356 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Chili concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements et au Protocole, faits à Bruxelles le 15 juillet 1992 (Doc. 357 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Paraguay concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Bruxelles le 6 octobre 1992 (Doc. 358 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République de Géorgie concernant la promotion et la protection réciproque des investissements, fait à Bruxelles le 23 juin 1993 (Doc. 359 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Gouvernement de la République de Bolivie concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Bruxelles le 25 avril 1990 (Doc. 360 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République d'Estonie concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements et au Protocole, faits à Bruxelles le 24 janvier 1996 (Doc. 361 (1997-1998) - N° 1);

- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Gouvernement de la Roumanie concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Bruxelles le 4 mars 1996 (Doc. 362 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République de Lettonie concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Bruxelles le 27 mars 1996 (Doc. 363 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République de Moldova concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Chisinau le 21 mai 1996 (Doc. 364 (1997-1998) - N° 1);
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Gouvernement de l'Ukraine concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements et au Protocole, fait à Kiev le 20 mai 1996 (Doc. 365 (1997-1998) - N° 1);
- et le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Gouvernement de Hong-Kong concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Bruxelles le 7 octobre 1996 (Doc. 366 (1997-1998) - N° 1).

Ces projets de décret ont été imprimés, distribués et envoyés à la Commission du Budget, des Affaires générales et des Relations extérieures.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Dépôt

M. le Président. – J'ai également été saisi du dépôt de la proposition de résolution demandant au Parlement fédéral l'urgence pour le vote de la régionalisation de la législation organique relative aux provinces et aux communes, par M. Burgeon (Doc. 352 (1997-1998) - N° 1).

Elle a été imprimée et distribuée.

Je vous propose de l'envoyer à la Commission des Affaires intérieures et de la Fonction publique. (*Assentiment.*)

Il en sera fait ainsi.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. CHERON À M. LUTGEN, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DES RESSOURCES NATURELLES ET DE L'AGRICULTURE, SUR «LE RACHAT DE LA SOCIÉTÉ PAGE ET, PLUS PARTICULIÈREMENT, LES CONSÉQUENCES POSSIBLES EN TERMES DE PERTE DE CONTRÔLE PUBLIC SUR LA DÉCHARGE DE MONT-SAINT-GUIBERT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cheron à M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, sur «le rachat de la société Page et, plus particulièrement, les conséquences possibles en termes de perte de contrôle public sur la décharge de Mont-Saint-Guibert».

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

M. Cheron (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers et nombreux Collègues, ma question orale porte effectivement sur l'information récente de reprise de la société Page, numéro 2 des déchets en Wallonie, par un groupe écossais et cette information ne manque pas de susciter de légitimes appréhensions, en particulier, en Brabant wallon.

En effet, les anciens actionnaires de Page, à savoir le belge Vulcain Environnement (Cockerill Sambre/Société régionale d'investissement de wallonie) et le français Suez-Lyonnaise, ont décidé de vendre une société qui gérait – d'où le lien avec le Brabant wallon – la plus grosse décharge de classe II de Wallonie, la très célèbre décharge de Mont-Saint-Guibert, également appelée le CETeM (Centre d'enfouissement technique de Mont-Saint-Guibert).

Il faut préciser que ce groupe français était tenu de vendre sa participation de 49 % dans Page car, depuis sa fusion, il dominait déjà trop le marché belge de la gestion des déchets. Rappelons que Tractebel (Suez), via Watco, en était déjà le numéro 1 wallon.

Page, créée en 1989 par Vulcain et la Lyonnaise des Eaux, renforçait ce leadership, en apportant dans la corbeille du mariage franco-français – si je puis dire – un chiffre d'affaires de 1,7 milliard de francs. Quant à Cockerill, il a motivé sa décision de vente par une politique de recentrage sur ses métiers sidérurgiques.

Alors, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je ne vais pas vous poser de questions de type économique. Ma collègue, Nicole Maréchal, interpellera, je pense prochainement, le Ministre-Président, sur les choix de Cockerill. C'est une question qui ne vous intéresse que par voie de conséquence. Je ne vous interpellerai donc évidemment pas sur ces matières-là.

Il y aurait déjà des choses à dire sur vos compétences, alors je ne vais certainement pas aller au-delà !

Le résultat le plus tangible de toutes ces tractations financières est que la décharge de Mont-Saint-Guibert est passée, par le fait même, dans des mains entièrement privées et extérieures à la Belgique alors que, jusque-là, via la SRIW et sa participation dans Cockerill Sambre, la Région wallonne disposait à la fois d'un certain droit de regard et de contrôle sur cette poubelle géante et inquiétante mais également d'une possibilité d'appel en responsabilité civile.

Il faut rappeler que cette décharge... Monsieur le Ministre, je ne vais pas retenir votre attention très longtemps. (*M. Lutgen et M. Lebrun s'entretiennent.*) M. Lebrun est un interlocuteur tout à fait valable mais écoutez-moi, ne fût-ce que trois minutes, parce que mes questions vont être très précises et vous ne pourrez donc pas me faire le reproche, par la suite, de ne pas m'avoir entendu. Il faut rappeler que cette décharge inquiète grandement les riverains qui ont déposé, il y a huit mois, devant le Conseil d'Etat – et vous le savez – un recours en suspension et en annulation du permis d'exploiter que vous aviez délivré en janvier 1997.

Il faut également rappeler que, suite à des questions que je vous avais déjà adressées ici, nous avons appris que la Région wallonne avait commandé un audit visant à mieux définir les conditions d'exploitation.

Compte tenu de ces éléments neufs – et, Monsieur le Ministre, il est évident qu'avec le rachat de la société Page, il ne peut pas ne pas y avoir de questions et donc, il ne peut pas ne pas y avoir de réponse – compte tenu donc de ces éléments neufs, extrêmement importants, je souhaite obtenir un certain nombre de réponses précises à des questions précises.

J'ai 12 questions et c'est sur ces 12 questions que je me permettrai de vous coter tout à l'heure...

1. Quelles peuvent être – et j'accepterais que vous ne répondiez pas à ce sujet – les répercussions économiques globales pour la Région wallonne de cette cession ?

2. En particulier, le produit de cette transaction sera-t-il disponible pour financer des actions en matière de politique de gestion des déchets en Wallonie ?

3. Qu'en sera-t-il de la subsidiation propre à la mise en décharge, particulièrement dans le cas de Page / CETeM ?

4. Les subsides wallons iront-ils grossirent les bénéfices, déjà plantureux – et désormais exportés – de cette décharge ?

5. Qui va assumer la responsabilité finale des répercussions environnementales ou autres et là j'ai effectivement cinq sous-questions mais Monsieur le Ministre, si je fais cela, c'est parce que l'expérience m'a mûri !

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Cela me réjouit !

M. Cheron (Écolo). – Qui va assumer la responsabilité finale des répercussions environnementales ou autres pour :

5.1. L'ancienne décharge, couverte pour partie par un récent rapport IGRETEC (Intercommunale pour la gestion et la réalisation d'études techniques et économiques) ?

5.2. Les alvéoles 1 à 7 ? Vous voyez, c'est précis, je la connais cette décharge ; oserais-je dire que j'habite presque à côté ?

5.3. Les alvéoles 8 à 14 ?

5.4. L'actuelle décharge pour la part exploitée à ce jour ?

5.5. La future exploitation, soit le reste du site ?

6. De quelles garanties disposez-vous en matière de respect de l'esprit du décret du 27 juin 1996 en son article 20, § 2, en matière de gestion et de contrôle – vous savez que c'est un point crucial cela – et notamment à propos du fait que, contrairement au prescrit du décret, l'IBW (Intercommunale du Brabant wallon) ne détient pas la majorité dans sa décharge ménagère ? C'est l'esprit du décret. On peut discuter sur la lettre et sur la période transitoire mais c'est l'esprit du décret.

7. La caution de 321 millions + 125 millions de francs belges est-elle finalement et définitivement constituée ?

8. En outre, au regard des coûts de réhabilitation de Mellery – pas très éloigné de Mont-Saint-Guibert – ne serait-il pas judicieux, vis-à-vis d'un propriétaire pouvant échapper au droit belge, – et nous sommes dans ce cas de figure –, de prévoir un cautionnement plus important, à hauteur d'un milliard de francs par exemple ?

9. Quelles sont les garanties offertes par Shanks et Mc Ewan – c'est le groupe écossais et je ne résiste pas au plaisir de le citer – en ce qui concerne la pérennité de la gestion du site après l'exploitation ?

10. Quelle est la portée du rachat de Page et quelles sont les garanties offertes à cette société écossaise en ce qui concerne le site de Mont-Saint-Guibert :

10.1. Pour ce qui concerne la décharge actuelle – avec un permis d'exploiter et un plan d'exploitation – sur la continuité réelle des garanties liées au permis d'exploiter ?

10.2. Pour ce qui concerne la demande pendante – l'étude d'incidences est en cours – d'extension en dôme qui entraînerait une modification du relief du sol.

10.3. Pour ce qui concerne l'actuelle sablière, dont le site est repris au plan des CET et pour ce qui concerne l'exploitation future de cette sablière en décharge ?

10.4. Pour ce qui concerne le permis d'exploitation de la sablière qui s'étend largement au-delà du site actuel ?

11. Quelles seront les conséquences du rachat par Shanks et Mc Ewan au niveau de l'étude d'incidences entamée par la SPAQuE (Société publique d'aide à la qualité de l'environnement) sur Mont-Saint-Guibert 2 dans le cadre du plan des CET ?

12. Et, enfin, que répondez-vous, Monsieur le Ministre, à l'affirmation de la revue d'information «Incidences» selon laquelle l'acheteur actuel – la société écossaise – agirait, en réalité, en faveur d'un autre groupe – et il cite CGE – qui en prendrait alors prochainement le contrôle ?

Monsieur le Président, c'est une matière qui a déjà fait, ici, l'objet de nombreuses interpellations ou questions. Je souhaitais, aujourd'hui, suite à cet événement important qu'est le rachat – assez attendu pour les uns et inattendu pour les autres – du groupe Page par une société écossaise, je souhaitais poser une série de questions sur la pérennité, sur le contrôle, – contrôle public notamment – mais je pense qu'il y avait aussi – et d'expérience, je le pense – matière à poser un certain nombre de questions très précises qui concernent l'avenir de cette décharge et de toutes ses conséquences potentielles. (*Applaudissements de MM. Marchant et Desgain.*)

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Lutgen.

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Monsieur le Président, chers Collègues, je voudrais dire à notre collègue, M. Cheron, combien la question orale qu'il pose – et il respecte notre Règlement puisqu'il n'a pas dépassé les 10 minutes – est importante, et je le remercie parce que cela me donne l'occasion d'apporter une série de précisions, mais je lui demande de ne pas m'en vouloir si je ne réponds pas aux 12 questions, avec sous-questions qui me sont parvenues hier soir à 18 heures 11 minutes. Vous devez comprendre, Monsieur Cheron, que je ne veux pas éluder vos questions mais que, techniquement, sur des points très précis, je ne pourrais pas vous donner une réponse très précise. Je le ferai par courrier ou bien cela se fera lors d'une prochaine séance.

Vous me direz qu'à 18 heures 11 minutes, il était encore temps.

M. Cheron (Écolo). – Je commençais à travailler à cette heure-là !

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Si vous ne commencez qu'à 18 heures 30 ! Figurez-vous que moi, c'est à 6 heures 11 – je ne savais plus dormir – que j'ai commencé à travailler à mon bureau. Vous, vous commencez à 18 heures, c'est votre droit !

M. Cheron (Écolo). – ... Je commençais ma deuxième journée, je suis parlementaire communautaire et régional et vous, vous n'êtes que ministre régional ...

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Mais, je n'ai jamais mis en doute votre capacité au travail, l'intelligence du travail que vous produisez mais je vous demande de bien comprendre qu'à cette heure-là, ce n'est plus possible, mais dans la réponse que je vais vous faire ...

M. le Président. – Monsieur le Ministre, si vous me le permettez, j'étais curieux de voir comment vous alliez aborder la réponse à la question de M. Cheron. Le Règlement est clair sur ce point-là. Avec l'accord de M. Cheron, nous pouvons éventuellement recourir à l'article 71 qui prévoit que ce qui ne serait pas contenu dans votre réponse orale le serait dans une réponse écrite.

Ce qui signifie que la question orale soit partiellement transformée en question écrite. En effet, la synthèse de la question qui m'est adressée – qui est une copie de ce qui vous a été adressé – ne détaille évidemment pas la série de questions posées par M. Cheron.

Si nous sommes d'accord, nous procéderons ainsi !

M. Cheron (Écolo). – Oui, mais je vais d'abord écouter ce que M. le Ministre me répond.

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Dans la réponse générale que je vais faire, se trouvent déjà des éléments de réponse aux questions précises qui me sont parvenues hier soir.

Avant toutes choses, je voudrais préciser à notre collègue que la reprise du groupe Page par le groupe anglais Shanks & Mc Ewan n'est pas encore effective dans la mesure où le Conseil de la concurrence examine cette reprise et doit rendre son avis pour le 26 mars. Ce n'est qu'en cas de feu vert de ce conseil que la reprise pourra être finalisée. C'est une précision qu'il fallait apporter dès le départ.

Ceci dit, en ce qui concerne les répercussions économiques, je rappellerai que la société Cockerill Sambre, dont la Région est largement actionnaire, ainsi que la SRIW ont réalisé une plus-value financière et que c'est incontestablement un point positif pour l'économie de notre région.

D'autre part, le groupe Shanks a exprimé, le 24 février dernier, lors d'une réunion à mon cabinet, son désir de faire de la Région wallonne la plate-forme de son développement européen, laissant ainsi présager du développement de la société Page, de l'élargissement de sa gamme d'activités et, dès lors, de la création d'emplois nouveaux.

En ce qui concerne la décharge de Mont-Saint-Guibert, la question de la responsabilité de la gestion passée est très simple : la garantie bancaire de 321 millions m'a été notifiée par la société Page en date du 16 mars 1998. Cette garantie est destinée à couvrir les frais liés à la réhabilitation ainsi qu'à la «post-gestion» jusqu'en 2010 quel que soit l'exploitant.

Mes services examinent actuellement la conformité de cette garantie. En ce qui concerne la garantie de 125 millions, concernant certaines anciennes parcelles, mon arrêté du 23 janvier 1997 en prévoyait la libération sur base d'un audit externe. Considérant les conclusions de celui-ci, la garantie ne doit plus être constituée.

Il est clair que cette caution et cette obligation incombent à n'importe quel exploitant public, privé, wallon, anglais ou autre. Toute clause contractuelle par laquelle le repreneur serait exonéré de la responsabilité liée à la gestion passée est inopposable à la Région.

Je rappellerai qu'en cas de non-respect des conditions de remise en état, la Région peut exiger le montant de cette garantie sans concertation avec l'exploitant.

En ce qui concerne le respect du décret de juin 1996, il faut constater que l'autorisation accordée à l'exploitant bénéficie d'une disposition transitoire de ce décret qui tenait compte du fait que le site actuel était déjà exploité par le secteur privé depuis de nombreuses années. D'un point de vue juridique, il n'y a donc aucune irrégularité.

L'innovation majeure du décret, pour les sites existants, est d'en avoir érigé la gestion en service public, sans pour autant rendre obligatoire une prise de participation du secteur public dans le capital.

L'IBW aurait pu et pourrait encore négocier librement ce type de participation. Elle ne semble pas y être favorable, essentiellement, je crois, pour une question de responsabilité, ce que je peux comprendre.

Sur base du décret, j'ai l'intention de proposer au Gouvernement l'adoption de règles tarifaires applicables à toutes les décharges. La Cour d'arbitrage vient de confirmer très clairement la compétence régionale en la matière. Il s'agit là, à mon sens, d'une manière efficace d'imposer l'égalité d'accès à tous les usagers de la décharge.

En ce qui concerne le désengagement régional dans le capital de la société, je voudrais vous rappeler que, par le passé, les critiques n'ont pas manqué sur le rôle de juge et partie que la Région pouvait être amenée à jouer. Selon certains, la cession du groupe clarifie cette situation.

A propos de la continuité des garanties liées au permis d'exploiter, je rappellerai tout d'abord que le nouvel actionnaire reprend, par définition, exactement les activités de son prédécesseur, c'est-à-dire qu'il est soumis exactement aux mêmes conditions d'exploitation que celles actuellement en vigueur.

Je rappellerai, par ailleurs, qu'en vertu de l'article 20 de l'arrêté du 23 juillet 1987 relatif aux décharges contrôlées, l'autorité qui a accordé l'autorisation d'exploiter peut, à tout moment, modifier les obligations imposées notamment en vue de limiter les effets négatifs du Centre d'enfouissement technique sur l'environnement et qu'elle peut également modifier le montant du cautionnement en fonction de l'évolution du coût de la remise en état.

Enfin, dans la mesure où l'actionnariat du groupe qui contrôle l'exploitant du CETeM, a été profondément modifié du fait de la reprise, j'ai demandé à mon administration d'évaluer la nécessité d'exiger un nouvel agrément pour l'exploitation du CETeM, compte tenu de ce qu'un agrément est accordé à titre personnel.

En ce qui concerne l'étude d'incidences entamée par la SPAQuE, la modification de l'actionnariat,

quelle qu'elle soit, n'a bien entendu, aucune conséquence.

Pour le surplus, concernant les questions très précises, notamment, sur l'une ou l'autre alvéole, je répondrai donc, avec l'accord de l'intervenant, par écrit.

M. le Président. – M. Cheron souhaite répliquer.

La parole est à M. Cheron.

M. Cheron (Écolo). – Monsieur le Président, je ne vais pas utiliser mon droit de réplique au sens classique puisque vous me faites, comme il sied, une proposition honnête. Vous proposez, Monsieur le Ministre, en utilisant un article du Règlement, de répondre de manière complémentaire par écrit, aux questions supplémentaires que je vous ai fait parvenir hier.

Je ne vais donc pas commenter votre réponse qui est une réponse générale. Je pense que nous aurons l'occasion de revenir plus tard sur ces questions essentielles qui touchent, notamment au contrôle de la continuité des conditions d'exploitation d'une décharge qui n'est pas n'importe laquelle, qui est une méga décharge et pour laquelle il y a des projets d'avenir. Le problème ...

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Sans vouloir vous interrompre ...

M. Cheron (Écolo). – Vous le faites !

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Dans le plan des centres d'enfouissement technique, tout cela va revenir sur le tapis, n'est-ce pas Monsieur Cheron ?

M. Cheron (Écolo). – Si l'on peut dire ! Mais je ne vais pas faire de trop longs commentaires ici. Je voudrais simplement qu'on acte notre intérêt qui sera permanent et récurrent, sur le passé de cette décharge, sur son actualité avec son rachat mais aussi sur son avenir avec Mont-Saint-Guibert 2.

Et nous serons donc en permanence en train de vous interroger, non pour le plaisir de le faire ...

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – C'est toujours un plaisir pour moi de vous répondre.

M. Cheron (Écolo). – ... mais parce qu'il y a effectivement dans ce domaine un enjeu qui n'est pas seulement un enjeu économique, vous le savez, mais aussi un énorme enjeu environnemental et un enjeu de gestion des déchets avec une décharge qui tente d'augmenter son volume et ses capacités.

Avec votre accord, Monsieur le Président, je me rallie, effectivement, à votre sage proposition d'avoir des réponses écrites à mes questions.

M. le Président. – Je prends bonne note de votre position, Monsieur Cheron.

Monsieur le Ministre, il vous appartient maintenant de répondre, par écrit, et ce, dans les meilleurs délais, aux attentes de M. Cheron.

QUESTION ORALE DE M. CHERON À M. LEBRUN, MINISTRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS, SUR «LE RAPPORT FINAL DU «SYNDICAT D'ÉTUDE RER» ET LES CONSÉQUENCES, EN PARTICULIER POUR LA RÉGION WALLONNE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cheron à M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, sur «le rapport final du «Syndicat d'étude RER» et les conséquences, en particulier, pour la Région wallonne».

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

M. Cheron (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, pour désengorger Bruxelles – et ma question va aller droit au but – la mise en place d'un réseau express régional que d'aucuns appellent à la mode française le RER, apparaît pour beaucoup d'observateurs et de décideurs inéluctable et incontournable.

Le principe de développer les transports en commun pour éviter les effets néfastes de la densification du trafic autour de Bruxelles, en particulier, intéresse, bien évidemment, la Région wallonne. Cependant, la question cruciale est et reste celle du financement. On parle d'une somme de 65 milliards. Nous le savons tous, ce financement est en suspens depuis de nombreuses années.

Le 10 mars dernier, le journal *La Libre Belgique* a publié le rapport de synthèse élaboré par «le syndicat d'étude RER» regroupant les représentants des quatre sociétés de transports publics (SNCB, STIB, TEC, De Lijn) sous l'égide de la Société fédérale de participation (ex- SNI). On se rappelle qu'une première étude,

relative au plan du réseau, avait été présentée en 1995. Il restait à définir les modes de financement et d'exploitation.

C'est apparemment ce que fait ce document de synthèse que je viens de découvrir – de manière officieuse bien entendu – ce matin même.

Le Syndicat d'étude rappelle tout d'abord que le projet de RER a pour but de mettre à la disposition des navetteurs une alternative valable à l'usage de la voiture particulière – en termes de rapidité, de confort, de fréquence, de régularité – dans un rayon approximatif de 30 km autour de la capitale.

Pour ce faire, le Syndicat d'étude a élaboré un projet de réseau comportant six lignes ferrées, avec une fréquence minimale de quatre trains par heure pendant les heures de pointe et de deux trains par heure en heures creuses; et de cinq lignes de bus en site propre pour pallier le manque d'infrastructure ferroviaire.

Le rapport propose également une réduction des délais de mise en service: le RER pourrait être achevé en 2008, au lieu de 2010.

Pour exploiter et financer ce réseau express, les quatre sociétés de transports créeraient un «groupement d'intérêt économique». Chacune assumerait les investissements en matériel roulant (476 voitures pour la SNCB, 167 autobus et 20 rames de métro), les pouvoirs publics prenant en charge les investissements routiers.

Quant aux infrastructures ferroviaires, 27 milliards, dit-on, le syndicat propose de les financer grâce à la mise en place d'une financière RER, alimentée par le public et le privé et chargée de mettre cet argent à la disposition de la SNCB, via un emprunt.

Le rapport table sur 613 millions de recettes globales la première année d'exploitation partielle du réseau RER en 2002 et sur près de 4 milliards en 2008. Mais il fait aussi clairement apparaître que si le RER ne pouvait être rentable, les pouvoirs publics devraient, chaque année, débourser 2,1 milliards.

Le Syndicat d'étude insiste aussi sur l'importance des mesures de réduction du trafic automobile qui doivent accompagner la mise en service du RER sous peine de ne pas atteindre les objectifs prévus en termes financiers et en termes de mobilité: plan de circulation, accroissement de la fiscalité sur la voiture privée, actions sur le stationnement ou péage urbain.

Lors d'une interpellation – et j'en viens au fait – que j'avais développée ici même, le 29 mai 1996, Monsieur Lebrun, vous nous aviez confirmé que, contrairement aux gouvernements flamand et bruxellois, le Gouvernement wallon approuvait, sans la moindre remarque ou exigence complémentaire, le plan d'investissement 1996-2005 de la SNCB. Or, ce même plan d'investissement ne prévoyait rien en matière de desserte RER. Chose qui avait suscité ma surprise et mon interpellation du moment. Vous vous en souvenez.

Monsieur le Ministre, c'est donc une nouvelle fois avec surprise que je lis votre première réaction dans le Soir du 11 mars 1998 – vous voyez que je vous lis, que je vous poursuis – et je vous cite: «C'est essentiellement du ferré: c'est à la SNCB de réaliser dans le cadre de son plan décennal en cours, les troisième et quatrième voies au départ d'Ottignes-Louvain-la-Neuve et la troisième voie vers Nivelles. C'est la priorité au point de vue de la Région wallonne».

Ah bon? me suis-je dit. Il faudrait donc que le ministre nous explique – et c'est pour cela que je vous interroge – pourquoi il s'était tu, dans toutes les langues, y compris en français, en 1996, lorsqu'il approuvait, sans mot dire, un plan d'investissement de la SNCB qui négligeait une priorité wallonne? Alors, est-ce parce que vous avez revu la Déclaration de politique régionale et que vous avez fait votre *adjuramentum* au PSC?

Mais le fait est qu'en 1996, le plan d'investissement décennal de la SNCB ne prévoyait rien pour le RER et vous l'acceptez sans broncher, sans même un avis discordant comme l'avait fait la Région bruxelloise! Et aujourd'hui, vous nous dites, avec le même aplomb: «Eh bien, c'est une priorité wallonne, il faut que la SNCB fasse la troisième et la quatrième voie.»

Dès lors, j'espère que vous comprenez que je m'en étonne.

Il est important de rappeler, en outre, même s'il s'agit d'une lapalissade, que la Région wallonne est directement et doublement impliquée dans le choix fondamental que constitue le RER.

Tout d'abord en pesant sur les choix d'investissements de la SNCB – et je ne le dirai jamais assez, même si vous, vous êtes abstenu de le faire – car la qualité du réseau intérieur concerne bien plus de citoyens que la mise sur pied du réseau, en site propre, du TGV. La Région wallonne doit donner des gages de sa volonté de prôner les transports en commun. L'attitude de la même Région wallonne en 1996, vis-à-vis du plan de la SNCB a fait, à juste titre, me semble-t-il, douter de sa volonté réelle en la matière.

Mais j'ai dit que la Région wallonne était directement et doublement impliquée et je viens d'en donner une première raison. La deuxième, c'est que la Région wallonne, contrairement aux premières déclarations du ministre qui semble reporter – parce que je ne voudrais pas non plus vous faire un mauvais pro-

cès, je n'aime pas cela – toute la charge sur la seule voie ferrée et donc sur le niveau fédéral, est, évidemment, sollicitée à double titre sur ses compétences propres :

- l'amélioration et la densification des trois axes de bus TEC, retenus à l'époque par la Sofretu avec la nécessité, dans ce cadre, d'un appel d'offre pour des bus de la SRWT (Société régionale wallonne du transport) avant l'an 2000 ;
- amélioration et densification du réseau pour rejoindre les lieux d'accès au RER ;
- organisation du transfert modal aux gares et points d'arrêts (parkings de transfert), l'amélioration de la coordination TEC et SNCB (correspondances, tarifs), transversalité budgétaire Travaux publics/Transports ;
- et enfin, Monsieur le Ministre – et vous savez que je le réclame et je le réclamerai toujours – un débat clair, ici, au Parlement, à la Région wallonne, sur des dossiers aussi vitaux que ceux concernant la mobilité.

Pour toutes ces raisons, j'aimerais obtenir un certain nombre d'éclaircissements de la part du ministre :

- en termes d'objectifs généraux du document du syndicat RER et quant à son statut. Autrement dit, Monsieur le Ministre, ce rapport nous tombe dessus. Y avez-vous déjà été associé ? L'avez-vous reçu de manière officielle ?
- en termes de participation de la Région wallonne à la décision finale ;
- en termes de montage financier et de conséquences financières pour la Région wallonne (directes ou indirectes) ou pour les TEC ;
- en termes de conséquences concrètes pour les usagers ;
- en termes de calendrier de mise en œuvre ;
- en termes de choix de lignes et de réseau ;
- en termes d'opérateurs etc.

Vous savez que la Région bruxelloise, en mars 1996, a organisé une table ronde sur le RER et les objectifs fixés tenaient compte des éléments fournis par le fameux PRD (Plan régional de développement).

Et c'est pour cela que je vous interroge aussi, Monsieur le Ministre, à côté des questions de mobilité, de transport, sur votre deuxième grande compétence, à savoir, l'Aménagement du territoire.

Nous savons que certains à Bruxelles et je pense, à juste titre, craignent que la mise en place d'un RER ne rende la périphérie plus attractive que la capitale et ne provoque la perte supplémentaire d'habitants pour la Région bruxelloise. C'est une question qui mérite d'être examinée.

De même, cela pourrait avoir des implications néfastes pour la périphérie wallonne concernée. Tout cela exige de la prévention, en particulier en matière d'aménagement du territoire.

Je crois que l'exemple du RER autour de Paris prouve que ce dernier peut être à la fois un élément positif mais si on n'y prend garde, il peut aussi entraîner des effets pervers, en termes d'extension sans limite de l'agglomération. Il faut donc faire de la prévention et il faut être attentif en matière d'aménagement du territoire.

Je souhaite donc aussi interroger le ministre sur les dispositions en matière d'aménagement du territoire qu'il peut prendre en coordination avec le projet RER :

- densification des activités et de l'habitat à proximité des gares, par exemple, et des points d'arrêts ferroviaires ;
- stratégie de transport routier et public organisant le transfert modal aux gares et points d'arrêts tout en dissuadant la navette routière vers Bruxelles ;
- et surtout une stratégie d'aménagement du territoire basée sur la complémentarité entre Bruxelles et les territoires wallons en confortant le pôle urbain bruxellois sans chercher à capter à tout prix – et la nuance est dans le «à tout prix» – un maximum d'habitants en dehors de Bruxelles.

En conclusion donc, je souhaite savoir si le ministre a des choses importantes à nous dire sur ce document.

Ma toute dernière question est de savoir si le ministre partage l'avis des spécialistes qui prétendent qu'il ne peut y avoir de service RER sans intégration tarifaire, sans une coordination parfaite, sans un marketing unique.

Voilà, Monsieur le Président, des questions relativement précises que je souhaitais poser au ministre Lebrun sur ce sujet. (*Applaudissements de M. Snappe.*)

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Lebrun.

M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. – Je pense que la question orale importante de M. Cheron, aurait certainement, Monsieur le Président, mérité le statut d'une interpellation. Je pense, en effet, que l'intérêt de ce RER pour les trois Régions du pays et pour le pays en général, n'échappe à personne.

Toutefois, même si M. Cheron a eu l'amabilité de me transmettre, de manière précise, la question aux alentours de l'heure évoquée tout à l'heure par M. Lutgen, l'intérêt que je porte depuis maintenant plusieurs années à la problématique du RER me permet

d'être davantage complet et me permet de donner peut-être plus qu'une simple réponse à une question orale.

Je pense qu'il est important, comme M. Cheron l'a fait, de resituer la problématique RER dans le contexte plus large des options défendues par le Gouvernement wallon en matière de transport ferroviaire et d'aborder, plus globalement, la problématique de la gestion de la mobilité dans l'axe Wallonie-Bruxelles.

Le récent rapport du Syndicat d'étude, que j'ai reçu à la fin du mois de janvier dernier, Monsieur Cheron – comme d'ailleurs l'ensemble des ministres des Transports des trois Régions du pays et du ministre fédéral, puisque nous avions participé à ce syndicat d'étude via nos sociétés de transports – définit le RER comme la mise à disposition des navetteurs d'une alternative transport public valable à la voiture privée, valable en confort, en régularité, en fréquence, et ce dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles.

Cet objectif fait évidemment l'objet d'un consensus. Personne ne remet en cause la nécessité d'améliorer la desserte de Bruxelles tant en termes de régulation globale du trafic, qu'en termes de désengorgement de la capitale.

Vous le savez d'ailleurs, les différents niveaux de pouvoir du pays – fédéral et régionaux – de même que nos quatre sociétés publiques de transports ont participé activement aux travaux du Syndicat d'étude et à la Task Force créée à cet effet.

Mais vous savez aussi qu'aucun de ces acteurs, ni le fédéral, ni les Régions, ni les sociétés de transport en commun n'ont inscrit, à ce jour, les budgets nécessaires à la réalisation du RER, ni d'ailleurs la SNCB dans son plan pluriannuel d'investissements.

Or, force est de constater que le rapport actuel confirme les montants initialement évoqués: on a parlé, à un moment donné de 70 milliards mais on est aujourd'hui aux alentours de 60, 61 milliards dont 26 pour les investissements d'infrastructure et environ 34 pour le matériel roulant, tant ferré qu'autobus.

Les subventions annuelles nécessaires à la couverture du déficit d'exploitation du RER sont, quant à elles, estimées à 2,1 milliards.

A première vue, cela ne paraît pas disproportionné par rapport au déficit que nous constatons dans nos sociétés de transport puisque vous savez, qu'en moyenne, nous couvrons dans les sociétés de transport, 33 à 35 % des dépenses par des recettes liées à l'exploitation des lignes. Les 65 autres pour cent proviennent, bien sûr, de subventions publiques. En comparaison avec d'autres pays – en France, notamment, où cela est confié à du privé – nous sommes dans les mêmes ratios de couverture de dépenses par les recettes.

Ces investissements correspondent donc à ce que j'appelle la vision RER «lourde», c'est-à-dire, dans sa version complète, englobant la totalité des travaux d'infrastructure et la totalité du nouveau réseau.

Ceci me semble davantage relever de l'objectif à moyen et à long terme et on estime le long terme aux alentours d'une dizaine d'années, puisqu'on parle de 2008-2010.

C'est évidemment dans ce sens que nous allons participer activement aux travaux qui vont débuter au niveau de l'analyse fine des implications d'un tel projet pour chacun des acteurs concernés. Je pense notamment, entre autres à l'idée émise de la création d'une «Financière RER», à l'image de la «Financière TGV», qui n'est pas sans rappeler la SOFICO (Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures) que nous avons organisée au niveau de la Région wallonne pour précipiter une série d'investissements lourds en matière notamment d'intermodalités.

Tout cela mérite, avant tout prise de décision, une analyse approfondie. C'est pourquoi, à plus court terme et à moyen terme, le Gouvernement wallon a privilégié, jusqu'ici une approche pragmatique basée sur deux axes essentiels dans l'optique du futur RER : d'une part, opérer des choix prioritaires en matière d'investissements et d'autre part, améliorer, dès maintenant, les réseaux actuels de transport.

Premier axe.

Alors quels sont les choix prioritaires que nous avons fixés? Sur ce point, Monsieur Cheron, je me distingue par rapport à vous. Il est vrai qu'au niveau du plan d'investissement de la SNCB, le Gouvernement wallon a pris la décision de privilégier certains axes qui peuvent de prime abord ne pas correspondre au choix du RER.

Mais soyons bien clairs, qu'avons-nous privilégié? D'abord, la modernisation du réseau intérieur voyageur sur la dorsale wallonne, de même – et c'est important – que sur l'axe des capitales, c'est-à-dire l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg-Strasbourg.

Vous savez que la modernisation de la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg est une donnée fondamentale si nous voulons que la Région wallonne soit reliée, même par RER, à la capitale fédérale.

Et donc, le balancement – c'est la deuxième priorité – de l'axe du trafic marchandise vers l'axe Athus-Meuse qui a nécessité des investissements importants, près de 6,5 milliards au niveau de la SNCB, a un double effet : il permet à la fois de constituer une sorte de couloir ferroviaire important entre Anvers et le

Grand-duché de Luxembourg, la France et le sud de l'Europe, mais il permet en même temps le basculement du trafic marchandise vers une ligne propre marchandise laissant évidemment, à la SNCB la possibilité d'investir dans une modernisation de la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg en termes de trafic voyageur. Et nous sommes bien sûr ici dans une logique RER qui nous est chère à tous les deux.

La modernisation, qui vient d'être d'ailleurs annoncée par le ministre fédéral, entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg sera évidemment un des éléments importants pour le transport des voyageurs entre notamment Namur et Bruxelles.

Il y a aussi les réalisations de travaux de modernisation des grandes gares et à ce niveau-là, vous avez vu que des travaux importants étaient aujourd'hui effectués.

Nous avons aussi insisté sur le développement des plates-formes multimodales entre le rail/route/voies navigables/air et, bien sûr, l'option que nous avons prise, était de privilégier cette intermodalité. Je pense notamment à la plate-forme liégeoise et à l'option du TGV fret qui, à un moment donné, sera un des éléments de développement important de notre territoire.

Troisième priorité importante en matière de plan d'investissement: la réalisation du TGV. Dernièrement, j'ai encore rappelé au ministre fédéral des Transports, la volonté du Gouvernement wallon de voir respecter les accords quant à l'unicité et à la simultanéité de la réalisation de trois branches belges du TGV avec option «grande vitesse», il s'agit, bien sûr, pour ce qui nous concerne, de la branche Bruxelles-Liège-Cologne, Bruxelles-Paris et Bruxelles-Anvers-Amsterdam.

Et donc, ces choix que nous avons faits entrent, me semble-t-il, Monsieur Cheron, dans une logique qui rejoint votre préoccupation.

Il est clair que pour nous, ce sont des axes qui permettent de mieux gérer la mobilité en Région wallonne, de rendre notre Région plus attractive et donc, de promouvoir son développement économique et son ouverture sur l'Europe.

Deuxième axe.

Il s'agit d'améliorer, dès maintenant, et de manière pragmatique les réseaux actuels de transport, de manière à améliorer l'offre et à préfigurer ainsi un futur RER plus global.

Il s'agit ici d'activer les différents paramètres qui constituent la gestion de la mobilité. Je veux vous rappeler quelques éléments essentiels de cette démarche, qui pour la plupart sont déjà réalisés ou sont en passe de l'être.

1. Vous n'ignorez pas que dans le nouveau contrat de gestion des TEC, j'ai augmenté de 30 millions la dotation au TEC-Brabant wallon lui permettant ainsi de redéployer son réseau. C'est dans ce contexte, que trois nouvelles lignes rapides ont été mises en place il y a quelques mois dans la zone d'Ottignies, de Wavre, de Nivelles et de Jodoigne.

C'est un des éléments que vous appeliez de vos vœux dans la question que vous m'adressez.

2. Nous poursuivons l'étude du projet Willem and Co à Louvain-la-Neuve lié à la construction d'un parking d'échange route/rails. Dans le cadre de la gestion intelligente de nos autoroutes, ces parcs relais seront gérés bien avant l'arrivée de l'automobiliste sur le site puisque nous pourrons avertir des disponibilités via la radio numérique DAB (Digital audio broadcasting) ou via les panneaux à messages variables qui seront des réalités dans le courant de cette année 1998. C'est, me semble-t-il, un des éléments qui va nous permettre d'avertir suffisamment à temps les automobilistes des possibilités d'abandonner la voiture au profit d'autres moyens de transports.

3. Nous étudions – pour répondre très précisément à votre question, Monsieur Cheron – la cohérence de la politique tarifaire entre les sociétés de transport, TEC, STIB, De Lijn et la SNCB, notamment pour la Région de Bruxelles. Nous avons déjà fait un essai d'harmonisation entre les cinq sociétés de transports en commun, mais nous allons aller plus loin pour aboutir à une tarification unique qui permette ainsi un développement maximal. La presse se fait aujourd'hui encore l'écho des efforts importants que nous réalisons dans ce domaine.

4. Nous menons avec la SNCB et les TEC des expériences pilotes de rabattement vers les gares SNCB.

5. Et enfin, nous avons une concertation avec le Gouvernement fédéral et la SNCB dans le cadre du nouveau plan IC-IR, de manière à intensifier les liaisons et les fréquences des lignes SNCB vers Bruxelles. Je peux donc vous annoncer que la SNCB a prévu en moyenne un train supplémentaire par heure entre 6 heures et 10 heures et entre 16 heures et 20 heures pour les gares de Wavre, Rixensart, Genval, La Hulpe, Nivelles, Lillois, Braine l'Alleud et Waterloo. C'est aussi, je pense, une manière de préparer une logique RER de manière progressive.

6. Dans la même foulée, nous avons réactivé, avec le ministre-président – la note passera au Gouvernement d'ici quelques jours – la demande d'une troisième et quatrième voies entre Watermael et Ottignies et d'une troisième voie vers Nivelles. Dans le cas de l'ajustement du plan décennal de la SNCB, il est clair que cette demande devra trouver une réponse. C'est, évidemment, Monsieur Cheron, un des éléments fon-

damentaux pour faire sauter les bouchons qui empêchent aujourd'hui une plus grande fluidité vers la capitale. La priorité absolument indispensable qui consistait à libérer les voies du trafic marchandises via l'axe Athus-Meuse, est maintenant une réalité et il est clair que notre demande logique est de faire sauter les bouchons via la troisième et quatrième voies entre Watermael et Ottignies et via la troisième voie vers Nivelles. Vous savez aussi, que c'est la logique qui a été appliquée en Flandre, notamment, vers la région de Louvain.

Donc, ces deux axes, futurs axes du RER, font donc l'objet aujourd'hui d'une demande particulière au niveau de la SNCB.

En synthèse, je peux donc vous réaffirmer notre volonté de participer aux travaux préparatoires du projet RER complet tout en privilégiant à court terme une approche de modernisation et d'amélioration des réseaux existants et vous savez que nous ne sommes jamais à l'abri de dérapage en cette matière, nous devons nous préparer à toute éventualité.

Réseau intérieur SNCB voyageurs, trafic marchandises, TGV et RER constituent les quatre facettes de cette vaste problématique.

Mais un dernier élément me semble primordial. La réalisation pratique d'un projet aussi important que le RER suppose, à mes yeux, pour en assurer la cohérence, une approche multimodale approfondie.

En effet, le projet nécessite que, dans le même temps, on prenne les dispositions nécessaires, tant en Région bruxelloise qu'en Région wallonne, Monsieur Liénard, pour redéfinir et rééquilibrer la place que l'on veut attribuer à chaque type d'usagers, qu'il s'agisse de la voiture individuelle, du transport en commun ou des autres modes de déplacement.

Il en va de même de la nécessité de dynamiser les transferts maximaux du fret entre la route, le rail et les voies navigables. Il s'agit ici, de tout le chapitre des mesures d'accompagnement ou d'encadrement du projet RER ferré, en termes de gestion de la mobilité urbaine, de restrictions au trafic individuel, d'incitants au transport en commun ou de futures «autoroutes ferroviaires».

Et dans ce domaine, Monsieur Cheron, le Gouvernement wallon est actif et a résolument inscrit l'intermodalité au centre de ses préoccupations.

Depuis plus de deux ans – et vous y avez d'ailleurs fait allusion – j'ai systématiquement développé le partenariat entre les administrations, Transports, Routes et Travaux subsidiés. Si le budget 1997 présentait pour la première fois un article mobilité, le budget 1998 approuvé par notre Parlement, s'est voulu novateur en ce domaine puisque nous avons créé un nouveau programme au sein de la section Transports sous l'intitulé: «Intermodalité et gestion de la mobilité». Ce programme est doté de 400 millions de francs et il est exclusivement – le terme est important – exclusivement réservé à des actions menées en commun par les administrations des transports et des routes pour privilégier les transferts intermodaux et matérialiser une réelle priorité que je veux donner aux transports en commun dans les centres urbains.

Il s'agit d'aménagements de carrefours, de sites propres autobus, de régulation des feux lumineux avec priorité aux transports en commun, de gares de correspondances train/bus ...

Une vingtaine de réalisations concrètes sont actuellement menées en Région wallonne.

J'ai élargi ce partenariat entre administrations aux communes, qui toutes sont directement impliquées dans les projets que je viens d'évoquer. Et, bien que j'étais prêt, dès le mois de septembre, à signer avec les villes des plans de mobilité, j'ai cru plus intelligent d'intégrer dans cette réflexion la politique menée par mon collègue M. Anselme, en matière de travaux subsidiés. Nous serons prêts dans les prochains jours à lancer ces chartes de mobilité dans les villes wallonnes.

En outre, et permettez-moi, Monsieur le Président, même si je suis un peu long par rapport au clignotant que je vois devant moi, en outre ...

M. le Président. – Vous me rassurez, Monsieur le Ministre, je croyais qu'il n'y avait que M. Taminiaux qui était totalement insensible à mes appels de phares. (*Rumeurs et rires.*)

M. Cheron (Écolo). – Vous venez de passer de l'orange au rouge.

M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. – ... en outre – mais j'ai dit que cette question avait la teneur d'une interpellation – à un niveau plus macroéconomique, Monsieur Cheron, dans la foulée du plan wallon de mobilité, qui a été approuvé par le Gouvernement précédent, j'ai préparé, avec mes administrations le schéma de structure de tous les transports en Région wallonne, qu'il s'agisse des routes, de la SNCB, des TEC, des voies navigables, du Ravel (Réseau autonome des voies lentes), des aéroports ou des plates-formes multimodales.

De la sorte, le plan wallon de mobilité complété par les éléments cartographiques indispensables à notre discussion, nous permettront de débattre, j'espère dès

le mois de mai prochain, des grandes orientations en matière de transport de personnes et de marchandises.

Il est clair que ce schéma sera un outil précieux pour la réflexion sur le SDER (Schéma de développement de l'espace régional) et nous permettra ainsi de prendre les dispositions nécessaires en matière d'aménagement du territoire en particulier dans la zone du Brabant wallon.

Nous aurons ainsi, me semble-t-il, non seulement, une réflexion sur le plan de mobilité qui s'appuiera sur les éléments cartographiques mais aussi une réflexion qui intégrera alors toute la dynamique de la Région wallonne via le schéma de développement de l'espace régional.

De plus, il faut ajouter à cela, Monsieur Cheron, qu'en matière de gestion du trafic routier, nous serons prêts dès la fin de cette année, via le centre PEREX et le réseau DAB, à transmettre un maximum d'informations pour réguler le trafic sur nos autoroutes.

En conclusion, Monsieur Cheron, nous continuerons bien sûr à participer activement aux analyses nécessaires à la préparation du RER, mais, dès à présent, c'est sur base d'actions concrètes et cohérentes – et j'espère que vous les estimerez cohérentes – que nous voulons dynamiser les réseaux existants, fixer nos priorités en matière d'investissements sur le réseau ferré et développer une véritable politique d'intermodalité, tant pour les personnes que pour les marchandises.

Je vous remercie de l'intérêt de la question orale-interpellation que vous m'avez adressée.

M. le Président. – Monsieur le Ministre, vous m'avez rassuré en réagissant enfin aux appels que je vous faisais aussi discrètement que possible. J'étais déjà un peu désespéré parce que cela ne marche manifestement pas avec certains de vos collègues. Je vous signale toutefois que vous avez pris 22 minutes pour répondre à une question pour laquelle vous aviez 10 minutes... (*Rumeurs.*)

M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. – Monsieur le Président, pour une question aussi importante que celle-là, sur un rapport de 500 pages, on ne pose pas de question orale, on la transforme en interpellation.

M. le Président. – Monsieur le Ministre, M. Cheron connaît le règlement, il connaît les limites et les contraintes d'une question orale. Il sait que vous n'avez pas plus de 10 minutes pour y répondre et que vous le déplorerez mais il a choisi de vous interroger par la voie de la question orale. Vous lui dites alors, d'entrée de jeu : «Cela aurait peut-être mérité un autre développement mais je vais vous répondre dans le cadre des 10 minutes qui me sont accordées et, si vous estimez que ma réponse est insuffisante, vous n'aviez qu'à utiliser un autre moyen.»

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Absolument.

M. le Président. – Ne rendez pas ma mission impossible, parce qu'à chacune des Conférences des présidents, nous revoyons l'opportunité de transformer les questions en interpellations et vice versa. Donc, il convient que nous tombions d'accord sur ce point et j'aurais parfaitement compris que vous vous en teniez à vos 10 minutes en disant : «Monsieur Cheron, évidemment, ce n'est pas dans le cadre d'une question orale que je sais vous répondre de manière complète.»

La parole est à M. Cheron.

M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. – Monsieur le Président, je reconnais que j'ai empiété sur le temps de parole.

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Ce n'est pas la première fois !

M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. – D'habitude, c'est mon collègue M. Lutgen.

M. Cheron (Écolo). – Monsieur le Président, je suis vraiment désolé d'avoir entraîné M. Lebrun à la faute. Je vais donc, Monsieur le Président, être bref dans ma réplique pour ne pas abuser. Effectivement, c'est une question importante mais – si je puis me permettre – je ne suis pas membre du Bureau de cette Assemblée, vous le savez, mais nous aurions peut-être intérêt à rendre aux interpellations leur mission première à savoir celle de contrôle de l'Exécutif sur des questions importantes, essentielles qui portent sur des compétences importantes de la Région et qui mobilisent des fonds importants. Je crois que celle-ci en est une. Mais, il est vrai que si je voulais interroger rapidement le Gouvernement et le contrôler sur une question importante, je devais attendre beaucoup plus longtemps. J'ai donc choisi la formule de la question orale, je joue avec les armes qui sont à ma disposition.

J'ai quant à moi respecté...

M. le Président. – Monsieur Cheron ?

M. Cheron (Écolo). – Ne m'empêchez pas d'être un parlementaire qui essaie de bien travailler !

M. le Président. – Pas du tout !

M. Cheron (Écolo). – Je parlais de bien travailler.

M. le Président. – Monsieur Cheron, c'est votre choix mais vous devez en accepter les contraintes.

M. Cheron (Écolo). – J'ai respecté la contrainte des 10 minutes dans mon intervention, c'est le ministre qui a fauté.

M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. – Vous n'êtes jamais content ...

M. Cheron (Écolo). – Je ne suis pas encore responsable des fautes du ministre.

M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. – Si la faute n'était que sur le temps ...

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Maintenant, on va passer un quart d'heure pour savoir qui a raison.

M. Cheron (Écolo). – Ne perdons plus de temps. Je voudrais dire deux choses par rapport à la réponse du ministre. Il me dit: «Le Gouvernement est actif dans ce dossier». Comme je voudrais le croire. Il a passé la première partie de sa réponse à justifier pourquoi, en 1996, au sujet du plan d'investissement décennal de la SNCB, ce même ministre et ce même Gouvernement n'avaient rien dit sur le plan d'investissement. C'est un fait, cela c'est une réalité. En utilisant, en plus, de mauvais arguments, par rapport au trafic marchandises et à sa priorité du moment. Je pourrais démontrer ici en quoi cela n'interfère pas, mais peu importe. Je remarque, maintenant, et tout le monde a le droit de se tromper, que pour le ministre, le dossier RER, – quand je dis le ministre, le ministre et le Gouvernement – et en particulier, la troisième et la quatrième voie vers Ottignies, la troisième voie vers Nivelles, deviennent aujourd'hui dans le cadre du RER une priorité wallonne et je m'en réjouis.

Je remarque simplement que nous aurions peut-être été plus fort par rapport au niveau fédéral si, dès 1996, nous avions considéré que c'était une priorité. Il y a une espèce de fatalité wallonne ...

M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. – Mais non, ce n'est pas vrai, Monsieur Cheron ! C'est vous qui êtes fataliste !

M. Cheron (Écolo). – ... il y a une fatalité wallonne et pendant ce temps-là le Gouvernement bruxellois demandait le RER et le Gouvernement flamand demandait au fédéral des priorités flamandes et notamment la ligne vers le Rhin.

M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. – Et nous, nous avons obtenu la ligne Athus-Meuse et vous ne le reconnaissez pas.

M. Cheron (Écolo). – Et pendant ce temps-là, et pendant ce temps-là, M. Lebrun, peut-être, réfléchissait au schéma de développement de l'espace régional.

Deuxième chose qui m'inquiète aussi – et je suis heureux que le ministre m'ait répondu sur le RER – quand il parle d'intégration des politiques en matière – et c'est souhaitable, et tout le monde dit que c'est souhaitable en paroles – de travaux publics, d'intermodalité, des différents types de transports, quand il nous parle du plan de mobilité, son fameux plan de mobilité, ce plan de mobilité ...

M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. – Pas le mien, Monsieur Cheron, celui approuvé par le Gouvernement précédent.

M. Cheron (Écolo). – Moi, je vous associe un peu au Gouvernement, je suis un peu simpliste, je vous associe au Gouvernement, j'ai l'impression que vous portez la responsabilité du Gouvernement et je n'avais pas bien compris cela !

Ce plan de mobilité, quand en a-t-on parlé ? Où y a-t-il eu un débat ? Et plus concrètement, Monsieur le Ministre, quand l'Institut belge pour la sécurité routière publie des plans communaux de déplacement, vous n'apparaissez pas là, vous n'êtes pas présent, vous n'êtes pas associé ou si peu.

Et donc, je dis: «Je voudrais bien vous croire». Mais je vais demander à M. Deghilage, président de la Commission de l'Aménagement du Territoire, que, dans l'intérêt de la Wallonie, dans l'intérêt de ses finances publiques – que ce soit directement pour le RER ou pour les TEC – un large débat parlementaire

sur la question du RER ait lieu ; un débat sur les problèmes de mobilité, les problèmes environnementaux et les conséquences financières entraînés par le RER.

Redonnons aussi à ce Parlement, des enjeux politiques de fond. Je vais donc prendre ma plume, afin de ne plus être long ici, et je vais demander à M. Deghilage d'organiser dans le cadre de la Commission parlementaire – après tout, c'est son rôle – un large débat sur le RER et nous initierons enfin en Commission parlementaire le débat sur le RER. Le ministre a l'air d'être d'accord mais je pense que le RER est déjà un gros morceau mais on peut amplifier...

M. Lebrun, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. – Pas seulement le RER. C'est comme si vous étudiez...

M. Cheron (Écolo). – Je commence pierre par pierre et, Monsieur le Président, avec votre accord, je vais interpeller M. Deghilage pour que nous ayons au sein de cette commission, l'opportunité et la possibilité de saisir toute la complexité de ce dossier. Je voudrais quand même dire, en conclusion de cette réplique, que l'objectif du rapport du Syndicat d'étude RER n'est jamais que de ramener la mobilité par voiture vers Bruxelles au chiffre de 91 et que, par conséquent, le RER, en lui-même, n'est pas une solution unique. C'est une solution partielle à un problème qui va s'amplifier de l'ordre de 5 à 10 % par an. C'est aussi cela l'objectif, c'est aussi cela l'intérêt et je vais donc prendre ma plume pour écrire à M. Deghilage.

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question de M. Santkin mais je ne l'ai pas vu. Par conséquent, je vous suggère de passer à la question suivante. Si M. Santkin revient, nous inverserons.

QUESTION ORALE DE M. MARCHANT À M. LUTGEN, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DES RESSOURCES NATURELLES ET DE L'AGRICULTURE, SUR «LES CRITÈRES DE SÉLECTION DES CENTRES D'ENFOUISSEMENT TECHNIQUE ET LES CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTALES DE CES PROJETS DE DÉCHARGE POUR LES COMMUNES DE HÉRON ET DE FERNELMONT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Marchant à M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, sur «les critères de sélection des centres d'enfouissement technique et des conséquences économiques et environnementales de ces projets de décharge pour les communes de Héron et de Fernelmont.»

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

M. Marchant (Écolo). – Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, chers Collègues, la SPAQuE (Société publique d'aide à la qualité de l'environnement) vient de s'atteler à la planification des centres d'enfouissement technique des déchets qu'elle estime nécessaires au cours des 20 prochaines années, les fameux CET.

Ces décharges potentielles, qui sont présentées – à tort selon nous – comme des modèles du genre, concernent 36 sites de déchets inertes, 18 sites affectés à des boues de dragage et de curage des cours d'eau, ainsi que 27 sites destinés à des déchets industriels et/ou ménagers.

Les dossiers seront choisis par le Gouvernement wallon dans une gamme de 45 sites qui ont fait l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement.

Un groupe de travail a réuni la SPAQuE, le Conseil wallon de l'environnement pour un développement durable, la CRAT, et l'administration. La CRAT a remis un avis d'initiative retenant 14 sites pour lesquels elle n'était pas défavorable.

La semaine dernière, à la radio, sur «Fréquence Wallonie», dans un reportage de Mme Sonia Boulanger, M. Philippe Adam, administrateur-directeur de la SPAQuE, a déclaré que de nouveaux critères allaient être retenus pour la sélection des sites CET.

Et c'est ma première question, Monsieur le Ministre, pouvez-vous me renseigner sur ces nouveaux critères de sélection ?

Estimez-vous que les études d'incidences faites par les différents bureaux d'études permettent de faire des choix avisés et comparatifs ?

A-t-on réussi, Monsieur le Ministre, à faire une grille commune pour les diverses études d'incidences ?

Je voudrais, maintenant, dans une deuxième partie de cette question orale, aborder la problématique des projets de CET de Héron et celui de Noville-les-Bois dans la commune namuroise de Fernelmont. Ces projets font l'objet d'une extraordinaire levée de boucliers dans les communes de Héron, Fernelmont et d'Andenne.

Comme les riverains, Ecolo pense que la décharge de Héron se ferait, si elle voyait le jour, au détriment de terres agricoles.

Aménager une décharge de 30 mètres de hauteur et de 2,5 millions m^3 sur une superficie de 68 hectares, c'est assez insensé quand on sait que dans un rayon de 2.500 mètres, 3.000 à 3.600 habitants seraient directement affectés par cette décharge en position dominante sur la crête de la région. Quand on sait que le site proposé pour un CET se situe à proximité de la vallée de la Mehaigne, du parc naturel de la Burdinale et même sur une partie de la zone d'extension de ce parc naturel.

Sur Héron, les projets de développement d'un tourisme rural seraient compromis si cette décharge voyait le jour et cela compromettrait en outre l'installation du parc artisanal envisagé pour les PME andennaises dans le village proche de Landenne.

Les communes de Héron, de Fernelmont et d'Andenne ont commandé à l'Université de Liège et à différents bureaux, une étude très fouillée.

Il faut savoir que sur le plan hydrologique, la région regorge de ruisselets (six à Héron, six à Fernelmont) qui multiplient les risques de dilution de percolats, en aval.

Sur le plan géologique, les experts relèvent la faille de Landenne entre deux massifs de consistances différentes, ce qui laisse induire l'existence d'autres failles non répertoriées, avec les risques d'infiltration que cela suppose.

D'un point de vue hydrologique, il ne semble pas qu'on puisse invoquer la faible perméabilité du sol schisteux, alors que pour d'autres décharges, des sols nettement plus imperméables ont été considérés insuffisants.

L'impact d'éventuelles défaillances de l'étanchéité sur les eaux souterraines se ferait notamment sentir au niveau de puits privés qui constituent, dans certains cas, la seule ressource en eau potable. Et la propagation d'une pollution éventuelle des nappes en surface, pourrait être relativement rapide. Je ne m'attarde pas, ici, sur d'autres nuisances : impact des odeurs, impact d'une décharge sur les brouillards. Je préfère m'attarder sur l'impact économique.

A Fernelmont, c'est à côté du zoning artisanal de Noville-les-Bois que la SPAQuE prévoit d'implanter un CET. Plus de cent emplois sont menacés et déjà des entreprises fernelmontoises ont refusé de s'agrandir dans le zoning et sont parties ailleurs. Bien sûr, plus aucun nouvel investisseur n'est en vue. Le bourgmestre de Fernelmont, M. Jean-Claude Nihoul, menace de ne plus se présenter sous la bannière PSC aux prochaines élections si ce projet de CET à Noville-les-Bois voit le jour.

Mme Corbisier-Hagon (PSC). – Cela n'a rien à voir.

M. Marchant (Écolo). – J'ai lu cela dans la presse.

Le bourgmestre de Fernelmont a récemment dénoncé devant 300 personnes l'incompatibilité de la présence d'une décharge avec la proximité du zoning où 800 millions d'investissements publics et privés ont été réalisés avec les 30 entreprises installées et occupant 150 personnes. Trois entreprises candidates à l'implantation se sont désistées face à la perspective d'une décharge de 25 hectares dont le tumulus de 30 mètres se situerait entre les châteaux de Fernelmont et de Franc-Warêt.

Comment imaginer alors valoriser le patrimoine de Fernelmont et de Héron avec des poubelles/tumuli semblables ? Comment le Gouvernement wallon a-t-il laissé la SPAQuE mettre ainsi en péril un des zonings les plus florissants de la province de Namur ?

Quant aux perspectives d'Andenne d'extension industrielle en bordure d'autoroute à Petit-Warêt, elles auraient évidemment, dans le cas d'une décharge à Héron, pas mal de plomb dans l'aile.

Les valeurs foncières sont d'ores et déjà cotées à la baisse dans ces communes. Les notaires approchés notent le manque d'amateurs ou la pression des prix à la baisse, les propriétaires préférant actuellement retirer provisoirement leurs biens de la vente.

Je terminerai, Monsieur le Ministre, par deux questions et par six réflexions.

1. Monsieur le Ministre, pouvez-vous me dire pourquoi la SPAQuE ne s'est manifestement souciée, dans sa proposition des sites de Fernelmont et de Héron, que de leur accessibilité ?

2. Un journal namurois bien connu a analysé l'étude d'incidences sur l'environnement faite par le bureau SGS pour le projet de CET à Fernelmont. Le journal écrivait hier, mardi 17 mars, je cite : «Les gens croient généralement qu'il s'agit d'ordures ménagères. En fait, il s'agirait d'y stocker les résidus d'incinération de l'usine que la SONAT (Société namuroise de traitement des déchets ménagers) veut toujours construire à Achêne».

Monsieur le Ministre, peut-il me confirmer cette révélation faite par le journal namurois ?

Enfin, pour terminer, six réflexions.

1. Je me réjouis de l'importance et de la détermination de la mobilisation citoyenne.

2. Je constate que des mandataires politiques dénoncent enfin ce qu'ont à subir si souvent les comités qui s'opposent à des projets inutiles et polluants. Je pense à des projets de décharges, à des projets de poulaillers industriels, etc.

3. Je dénonce en particulier dans ce dossier – comme dans d'autres d'ailleurs – la loi du silence, la politique du fait accompli, les accords politiques douteux et le poids des lobbies privés.

4. Je rappelle que les opposants au projet d'incinérateur à Ciney se heurtent aux mêmes comportements et dérives de la part des mandataires des trois partis politiques traditionnels.

5. J'en appelle par conséquent à une solidarité de tous ceux qui veulent une politique des déchets cohérente et respectueuse de la santé et de l'environnement.

6. Je me réjouis de voir deux bourgmestres PSC et un bourgmestre PS s'opposer, dans une unanimité musclée, aux projets de CET envisagés à Fernelmont et à Héron. Je voudrais cependant ne pas douter que ces bourgmestres voient plus loin que les intérêts de leurs communes et de leur sous-région mais qu'ils s'opposeront aussi à la politique des déchets telle que prônée dans le nouveau Plan wallon des déchets.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Lutgen.

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Monsieur le Président, chers Collègues, je tiens tout d'abord à rappeler à notre honorable collègue que le plan des centres d'enfouissement technique est le fruit d'une procédure qui a été votée par notre Assemblée en 1996. Vous n'en voulez pas, vous n'en voulez pas, mais l'Assemblée s'est prononcée !

On peut considérer aujourd'hui que l'ensemble des éléments scientifiques ont été rassemblés. En effet, la SPAQuE m'a remis, ce lundi, tous les éléments qui permettront prochainement au Gouvernement wallon d'adopter provisoirement le plan des centres d'enfouissement technique pour les vingt années à venir.

Vous l'avez dit, il y a dans les propositions qui sont faites 27 sites destinés aux déchets industriels et/ou ménagers ainsi que 18 sites pour les boues de dragage. Ces 27 sites plus les 18 ont fait l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement réalisée par des bureaux agréés. Quant aux déchets inertes, la SPAQuE a réalisé pour 33 sites une évaluation des incidences sur l'environnement.

Je tiens, tout d'abord, à rectifier les propos de M. Marchant. Les 27 sites qui avaient été retenus par le Gouvernement wallon le 27 janvier 1997, n'ont pas été proposés uniquement sur la base des critères d'accessibilité. En effet, d'autres critères de comparaison comme la distance par rapport à la zone d'habitat, la visibilité, l'existence d'activités de loisirs ou la présence d'une zone de protection spéciale, par exemple, au point de vue hydrologique, ont été cotés, le Gouvernement ayant décidé de soumettre à étude d'incidences tous les sites dont la cote était supérieure à 50 points/100.

Aujourd'hui, il convient de faire des choix en vue d'adopter provisoirement le plan des centres d'enfouissement technique. A cette fin, sur base de la décision du Gouvernement wallon du 23 janvier 1997, la SPAQuE a pondéré les critères techniques, environnementaux et géologiques. Cette pondération permet de représenter la qualité du site et son intérêt pour implanter un CET.

D'autres critères vont également entrer en ligne de compte comme les besoins de la Région en centres d'enfouissement technique calculés en fonction de la mise en place de tous les moyens de prévention, notamment collectes sélectives, recyclage et valorisation prévus dans le Plan wallon des déchets «Horizon 2010».

J'en viens au projet de CET de Héron et de Fernelmont et ne ferai aucun commentaire sur les réactions d'un ou des bourgmestres.

Je suis heureux, Monsieur Marchant – puisque cela a été une longue partie de votre intervention – de constater, que par votre voix, le groupe Écolo se soucie du développement économique de nos entreprises. (Réactions sur les bancs Ecolo) J'espère, j'espère que cette approche sera toujours de mise dans le cadre de l'enfouissement des déchets industriels ultimes. L'espoir fait vivre !

M. Snappe (Écolo). – Cela dépend dans quelles conditions vous autorisez cela !

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – L'espoir fait vivre ! Et je ne désespère jamais. Je vous félicite pour votre prise en compte de tous les éléments, dont l'élément économique, et vous vous fâchez.

La réalisation du plan des centres d'enfouissement technique est un dossier extrêmement difficile mais, sachez-le, par responsabilité politique, je compte le faire aboutir. Je crois et je considère que le pouvoir politique doit prendre ses responsabilités par rapport à l'avenir, dans l'intérêt général de tous les Wallons. Et je ne souhaite pas laisser aux autres ce qu'on peut appeler «la patate chaude» de la gestion des déchets du XXIe siècle.

Que cela soit clair une fois pour toutes.

Les sites de Fernelmont et de Héron sont cotés favorablement par la SPAQuE du point de vue technique et hydrogéologique.

Concernant le site de Fernelmont, pour répondre à la question précise de notre interlocuteur, j'infirme les propos du journal namurois prétendant que ce site recueillerait les mâchefers de l'incinérateur d'Achêne. En effet, un accord existe depuis 1996, entre IDELUX (Association intercommunale pour l'équipement économique de la Province de Luxembourg) et le BEPN (Bureau économique de la Province de Namur) afin que ce soit le site de Tenville qui les accueille. Le site de Fernelmont est proposé par la SPAQuE uniquement pour des résidus ultimes, notamment de tri, des déchets ménagers et industriels.

Je tiens à être clair. Au stade actuel, rien n'est encore décidé. Je peux toutefois vous préciser que dans la proposition que je ferai au Gouvernement wallon pour le choix des sites à soumettre à enquête publique, je tiendrai compte de tous les aspects inhérents à chacun des projets en question, et notamment, pour le site de Fernelmont, du zoning industriel actuellement en pleine expansion, pour lequel la Région apporte une contribution qui n'est pas négligeable, et de la proximité de sites classés.

M. le Président. – La parole est à M. Marchant.

M. Marchant (Écolo). – Monsieur le Ministre, si vous répondez à certaines de mes questions, notamment à celles qui ont trait aux révélations faites hier par Vers l'Avenir, vous vous abstenez, hélas, de répondre à d'autres questions. Je n'ai rien entendu dans votre réponse sur les propos tenus par M. Adam concernant les nouveaux critères de sélection des CET. Rien à ce propos ! Je n'ai rien entendu à propos de la grille commune qui aurait, à mon sens, été nécessaire pour les études d'incidences faites par les différents bureaux d'études et qui aurait permis de faire des choix avisés. Par contre, ce que j'entends, c'est une déformation de mes propos. Je n'ai absolument pas dit dans mon intervention que le critère d'accessibilité a été le seul retenu pour le choix des 27 sites.

Je n'ai jamais dit cela ! Ce que j'ai dit, évidemment, c'est que dans le cadre du dossier Fernelmont, le critère d'accessibilité semble avoir été le critère le plus important, le critère prioritaire.

M. le Président. – M. Santkin n'étant pas là, nous allons passer à la dernière question orale.

QUESTION ORALE DE M. DESGAIN À M. LUTGEN, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DES RESSOURCES NATURELLES ET DE L'AGRICULTURE, SUR «LA MISE EN ŒUVRE DE LA NOUVELLE NORME D'ÉMISSION DE DIOXINES POUR LES INCINÉRATEURS DE DÉCHETS MÉNAGERS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desgain à M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, sur «la mise en œuvre de la nouvelle norme d'émission de dioxines pour les incinérateurs de déchets ménagers».

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

M. Desgain (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, fin décembre, vous avez annoncé, Monsieur le Ministre Lutgen, votre décision d'imposer à tous les incinérateurs de déchets ménagers wallons, la norme d'émission de dioxines imposée aux incinérateurs de déchets dangereux. Cette décision va avoir des répercussions importantes sur la filière incinération des déchets ménagers. Pour nous, c'est même l'opportunité de cette filière qui est ainsi remise en cause, tant pour des raisons environnementales que pour des raisons économiques.

Mes questions et les éléments de réponse que vous donnerez le montreront clairement.

En préambule, je voudrais vous poser deux questions d'éclaircissement.

1. Pourriez-vous me dire si la norme de 0,1 nanogramme d'équivalent toxique de dioxine par normal m^3 s'imposera à tous les incinérateurs de déchets industriels et de déchets assimilés aux déchets ménagers, ou uniquement aux quatre incinérateurs publics de déchets ménagers ?

2. Par ailleurs, quel sera le calendrier d'application de la norme que vous proposez ? 1999 ou 2001 ? Dans un courrier à Greenpeace, vous citez 1999, dans votre projet d'arrêté, vous citez 2001. Quelle est donc, en fin de compte, l'échéance exacte ? Est-elle la même pour les installations déjà existantes et pour les installations qu'il va seulement falloir construire ?

Voilà, deux questions préliminaires que je voulais vous poser.

A la lecture du projet d'arrêté, il apparaît clairement que les garanties du respect de la nouvelle norme sont particulièrement faibles. Je constate, en effet, que dans votre projet de texte, les articles 3 et 4

permettent de contourner régulièrement la nouvelle norme.

En effet, l'article 4 précise qu'en cas de panne des installations d'épuration, l'exploitant doit limiter le dépassement de la norme. Dans ce cas, la norme peut donc être dépassée. Cette situation peut devenir assez courante, surtout si les installations de traitement ne sont pas dédoublées.

L'article 3, lui, prévoit aussi de déroger à la norme et d'éviter de nombreuses analyses, si, par comparaison avec d'autres installations existantes, il est possible de déduire que la norme sera bien respectée.

Or, aucun incinérateur n'est comparable à un autre. La composition des déchets qui influence les conditions d'incinération est extrêmement variable. Dans ce contexte, toute comparaison est donc évidemment aléatoire.

La certification de l'installation, tant dans des conditions d'exploitation normales que défavorables, donnerait déjà plus de garantie environnementale.

Enfin, votre projet d'arrêté ne fixe aucune fréquence de contrôle de la norme par analyse de dioxine. Certains citent déjà la fréquence d'une analyse tous les six mois, alors qu'en Flandre, elles sont hebdomadaires. Je vous demande donc, Monsieur le Ministre, comment pouvez-vous, avec des dispositions si aléatoires, garantir que la norme que vous voulez imposer sera effectivement atteinte et respectée ?

Nous doutons également du respect de cette norme parce que l'estimation des coûts d'investissements est beaucoup trop optimiste. Comment pensez-vous pouvoir construire trois installations performantes et fiables pour traiter les dioxines avec seulement 200 millions ?

De quelles estimations budgétaires disposez-vous pour avouer qu'un tel budget sera suffisant ?

Quelle technologie comptez-vous installer avec un si petit budget ? Prévoyez-vous également – et la question est importante en cas de panne – un dédoublement des installations pour pouvoir maintenir, en tous temps, les performances imposées ?

Si je m'en réfère au choix qui a été fait à Thumaide, il est clair que celui-ci n'a pas encore prouvé ni ses performances, ni – et cela me paraît plus important – sa fiabilité dans le temps. Le coût de cette installation, dans ce cas précis, pourrait donc augmenter dans les prochains mois. Disposez-vous de réserves budgétaires pour pouvoir faire face à ce type de difficultés ?

Je voudrais également vous demander comment et à quel coût seront traités les déchets produits par les épurateurs et contenant les dioxines enlevées des fumées ? Quelles sont les garanties que ces dioxines seront effectivement éliminées de ces déchets ? C'est une question importante en termes de coût parce que si les contraintes sont très élevées, le coût peut augmenter lui aussi sensiblement.

Dans ces conditions, nous pensons qu'avec une telle souplesse réglementaire, face à une complexité technologique et avec un budget si réduit, la norme sera régulièrement dépassée, ce qui remet, pour moi, en cause toute la filière d'incinération.

A ce stade, il nous paraît donc indispensable de faire la comparaison entre cette filière et les autres filières alternatives de traitement de déchets ménagers : compostage, tri-recyclage, biométhanisation, tant sur base de critères environnementaux que budgétaires.

Je vous demande donc, Monsieur le Ministre, si cette comparaison a été actualisée depuis la publication du Plan wallon des déchets pour tenir compte, d'une part de la nouvelle norme que vous imposez, mais aussi, des montants des dernières soumissions dans les régions voisines, tant pour des incinérateurs, que pour des installations de compostage et de biométhanisation. Il apparaît en effet que la comparaison économique qui est dans le Plan wallon des déchets ne tient pas compte de ces nouveaux éléments alors qu'ils conduisent à un renversement des conclusions en faveur des alternatives à l'incinération.

Voilà donc, Monsieur le Ministre, des éléments budgétaires et des arguments environnementaux qui plaident une fois de plus contre la filière de l'incinération.

Je vous demande donc : «Jusqu'à quand persisterez-vous dans cette voie sans issue ?».

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Lutgen.

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Monsieur le Président, chers Collègues, je voudrais faire remarquer à notre honorable collègue que la Région wallonne dresse annuellement un inventaire de ses émissions atmosphériques. Celui est réalisé conformément à la méthode Corinair, utilisée dans les différents pays européens... (*MM. Desgain et Hazette s'entretiennent.*)

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Après vous direz que je n'ai pas répondu à vos questions !

M. Desgain (Écolo). – Je vous écoute.

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Je ne répète pas ce que j'ai déjà dit car il faut rester dans les 10 minutes.

Les dioxines au sens large du terme, c'est-à-dire l'ensemble des analogues dioxiniques et furaniques sont pris en considération dans l'établissement des inventaires.

L'examen de ceux-ci fait notamment apparaître qu'en 1995, la quantité de dioxines émise par les installations d'incinération des déchets ménagers, était évaluée à 65 gr d'équivalents toxiques/an. En 1995.

Aujourd'hui, à la suite des travaux d'équipement déjà réalisés sur les incinérateurs en fonction et qui ont eu pour conséquence d'adapter l'équipement des incinérateurs à la norme européenne (à 850° pendant 2 secondes), le niveau d'émission est passé de 65 gr à 3,4 gr.

Les investissements qui ont été réalisés ne sont tout de même pas négligeables: 112 millions pour l'ICDI (Association intercommunale pour la collecte et la destruction des immondices), 520 millions pour IPALLE (Intercommunale de propreté publique des régions de Péruwelz, Ath, Leuze, Lessines, Enghien), 330 millions pour IBW (Association intercommunale pour l'aménagement et l'expansion économique du Brabant wallon), 500 millions pour INTRADEL (Association intercommunale de traitement des déchets de la région liégeoise). Le tout hors TVA.

La surveillance des émissions est assurée par autosurveillance des paramètres de fonctionnement des installations sous le contrôle de la police de l'environnement. Une étude de caractérisation et de mesure des émissions réalisée à ma demande à INTRADEL en 1992, a confirmé les facteurs d'émission utilisés dans la méthode d'établissement des inventaires Corinair.

Maintenant que l'équipement de toutes les installations wallonnes d'incinération des déchets ménagers est réalisé, j'ai accordé une subvention à l'ISSeP (Institut scientifique de service public) pour mesurer et caractériser les émissions des incinérateurs tels qu'ils sont équipés aujourd'hui.

Sont concernés: INTRADEL pour 4 fours; l'ICDI pour 3 fours; l'IBW pour 2 fours et IPALLE pour 3 fours.

Malgré ce progrès considérable, je soumettrai prochainement au Gouvernement wallon un projet d'arrêté visant à imposer pour 2001, à tous les incinérateurs de déchets ménagers wallons, le respect de la norme européenne applicable aux incinérateurs de déchets dangereux en ce qui concerne les émissions atmosphériques de dioxines, à savoir 0,1 nanogramme d'équivalent toxique par normal m^3.

Sur base des premières estimations, les coûts d'investissement pour adapter ces infrastructures – mais ce sont des premières estimations – ne devraient pas dépasser 100 millions de francs. Mais ce sont les premières estimations: 100 millions.

M. Desgain (Écolo). – C'est tout?

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Mais en raison des installations qui ont déjà été établies notamment pour le lavage de fumées, etc.

Quant aux coûts liés au fonctionnement, ils ne peuvent encore aujourd'hui être définis de manière précise pour chacune de ces installations, une phase d'essai sera en effet nécessaire pour déterminer les conditions optimales permettant le captage des contaminants et donc les coûts qui en résultent.

Par la mise en œuvre des moyens techniques nécessaires à la réalisation de cet objectif, la quantité totale annuelle de dioxines rejetées dans l'atmosphère par les incinérateurs de déchets ménagers sera de 0,59 gr d'équivalent toxique/an.

En ce qui concerne les autres techniques de traitement des déchets ménagers, il s'agit de comparer des choses comparables.

En effet, Monsieur le Député, comment comparer des techniques en termes de coûts ou de rejets alors que ces techniques sont utilisées pour traiter des déchets dont la composition est différente. A cela, il faut encore ajouter que pour une même technique, les coûts, surtout en termes de fonctionnement, peuvent sensiblement varier en fonction, notamment, de la capacité de l'installation ou encore du potentiel de valorisation des résidus qu'elle génère, etc.

On peut également être tenté de comparer des techniques de traitement qui semblent comparables. Par exemple, au niveau de la technique de biométhanisation, il est possible de la pratiquer:

- soit au moyen d'une installation spécifique à cet usage et qui traitera la fraction organique résultant d'un tri mécanique pratiqué sur les ordures ménagères brutes ou d'une collecte sélective en porte à porte de la fraction fermentescible;
- soit en réalisant cette opération directement en centre d'enfouissement technique.

Il est bien évident que dans ces cas, les coûts afférents à la collecte ou au traitement auront une grande importance sur le coût global du traitement.

A titre de comparaison, si l'on examine uniquement les aspects liés à la collecte, le coût moyen d'une collecte d'ordures brutes est de l'ordre de

2.000 francs/tonne collectée, celui d'une collecte en duo bac, en vue de récupérer séparément la fraction fermentescible de la fraction non valorisable lors d'un même ramassage est de l'ordre de 3.200 francs/tonne et enfin, le coût moyen de la collecte de la seule fraction fermentescible est estimé à près de 5.000 francs la tonne.

Il est à noter que ces montants peuvent fortement varier en fonction de la densité de la population et du type d'habitat où la collecte est réalisée.

Un autre exemple est de comparer les coûts relatifs au traitement des fumées résultant de l'incinération des déchets ménagers. De ce point de vue, il me semble important de souligner que ces coûts peuvent également être influencés tant par la technique de lavage que par la nature des réactifs utilisés.

Ainsi, en Région wallonne, les techniques utilisées sont, par exemple, le lavage semi-humide, le lavage semi-humide et sec, le lavage humide sans effluent et le lavage humide avec effluents. Les coûts de fonctionnement diffèrent en fonction de chacune de ces techniques.

En ce qui concerne l'appoint de réactifs pour le traitement, par exemple, des dioxines, différents produits sont disponibles sur le marché et possèdent chacun leur propre efficacité. Il s'agit, par exemple, du charbon actif ou du coke de lignite. Pour chacun de ces réactifs, il existe une gamme de produits dont l'efficacité est souvent liée à la surface spécifique du matériau. Chaque produit a bien évidemment un coût d'achat différent qui se répercute immanquablement sur les coûts de fonctionnement de l'installation.

Comme vous pouvez le constater, Monsieur le Député, comparer des techniques différentes peut s'avérer une épreuve hasardeuse, subjective et désastreuse tant sur le plan technique que sur l'aspect économique, surtout lorsque cette comparaison n'est pas réalisée en tenant compte de l'ensemble des éléments relatifs à un schéma de gestion intégrée des déchets.

Ainsi, tous les coûts doivent être correctement appréciés, de la prévention à l'élimination en passant par le recyclage et la valorisation.

Ce travail a été réalisé dans le cadre de l'incidence économique et environnementale des objectifs et des moyens mis en œuvre par le Plan wallon des déchets «Horizon 2010». Les conclusions de ces études figurent dans le document final approuvé par le Gouvernement. Je vous invite à le consulter.

En tout état de cause, je puis vous informer qu'un forum sera organisé à ma demande par l'ISSeP le 3 avril prochain afin de rassembler les connaissances actuelles en la matière parce qu'on est souvent au stade de *tot capita, tot sensus* (il y a autant d'avis qu'il n'y a de têtes). On mettra tous les scientifiques – et vous en êtes –, tous les philosophes – et vous en êtes –, et tous les politiques – vous en êtes aussi –, autour de la table pour qu'une fois pour toutes, on puisse confronter les connaissances actuelles, je n'ai jamais vu personne qui avait la science infuse, sauf quand il l'affirme lui-même !

On mettra ensemble tous les acteurs, le 3 avril prochain, pour rassembler les connaissances actuelles en la matière. Et il y aura un double aspect: les problèmes techniques relatifs aux sources, aux comportements, à l'identification et à la dispersion des dioxines seront abordés au cours de la matinée; tandis que les questions relatives à l'évolution des risques des dioxines pour la santé seront envisagées au cours de l'après-midi.

Comme je l'ai déjà expliqué à diverses reprises, les incinérateurs de déchets ménagers ne sont pas les seules et uniques sources de production de dioxine. En Belgique, on a inventorié 18 sources d'émission de ce type de polluant comme, par exemple, le trafic routier (1,2 %), la combustion industrielle (67 %), les procédés industriels (17 %) et l'incinération des déchets ménagers qui elle, intervient pour 4 %.

M. le Président. – Vous souhaitez répliquer M. Desgain ?

Vous avez la parole.

M. Desgain (Écolo). – Monsieur le Ministre, les réponses que vous donnez confirment effectivement mes craintes !

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Mais oui !

M. Desgain (Écolo). – Ma première remarque, c'est que vous m'avez bien dit que la norme serait applicable pour 2001. Or, il y a aujourd'hui, certaines installations qui sont équipées pour et qui pourraient déjà la respecter. Il me paraît donc logique ...

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Ce sera normalement en 1999. Je prends mes garanties, il faut faire des appels d'offres, il faut être sûr ...

M. Desgain (Écolo). – Je parle des installations déjà existantes, il me paraît logique que pour les installations existantes, la norme s'impose dès qu'elles sont en fonctionnement.

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Évidemment !

M. Desgain (Écolo). – Mais, vous ne me l'avez pas dit ! Donc, vous ne m'avez pas rassuré et d'autre part, ...

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Avant que je vous rassure ... !

M. Desgain (Écolo). – ... sur l'actualisation des données budgétaires, vous me répondez qu'il n'y a pas d'actualisation. Or, il est très clair que si l'on tient compte des surcoûts imposés par l'épuration des dioxines, tant au niveau des investissements qu'au niveau des frais de fonctionnement, sur l'ensemble de la filière – et c'est bien sûr l'ensemble de la filière que je parle de comparaison – les coûts se renversent et les avantages sont beaucoup plus grands pour les filières alternatives à l'incinération. (*Applaudissements sur les bancs écolo.*)

M. Lutgen, ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture. – Heureusement que vous avez la science infuse, Monsieur Desgain !

M. le Président. – Nous sommes au terme de la séance publique de section.

Notre séance publique débutera cet après-midi à 14 heures 30 minutes.

– *La séance est levée à 11 heures 46 minutes.*