N° 18

PARLEMENT WALLON

SESSION 2004-2005

COMPTE RENDU
ANALYTIQUE

Séance publique de Commission *

**Commission de l'Aménagement du Territoire,
du Patrimoine, des Transports et de l'Equipement**

Mardi 22 mars 2005

* Application de l'art. 17, § 5, du Règlement du Parlement wallon

SOMMAIRE

4 NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL DU MÉDIATEUR DE LA RÉGION WALLONNE
(Doc. 78 (2004-2005) - N° 1)

4 EXPOSÉ DE M. FRÉDÉRIC BOVESSE, MÉDIATEUR DE LA RÉGION WALLONNE
COMPÉTENCES DE M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE
(Orateur : M. Bovesse, Médiateur de la Région wallonne)

7 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR
(Orateur : M. le Président)

7 ÉCHANGE DE VUES
(Orateurs : M. le Président, M. le Chef de Cabinet du Ministre Michel Daerden)

7 EXPOSÉ DE M. FRÉDÉRIC BOVESSE, MÉDIATEUR DE LA RÉGION WALLONNE – SUITE
COMPÉTENCES DE M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
(Orateur : M. Bovesse, Médiateur de la Région wallonne)

11 ÉCHANGE DE VUES
(Orateurs : M. le Président, M. Senesael, Mme Dethier-Neumann, M. Ancion, M. Antoine, Ministre, M. Borsus, M. Frédéric Bovesse, Médiateur à la Région wallonne)

15 ORGANISATION DES TRAVAUX
(Orateurs : MM. Wesphael, de Lamotte, Cheron, M. le Président) –

15 ÉCHANGE DE VUES – SUITE
(Orateurs : M. Antoine, Ministre, M. Senesael, M. le Président, MM. Stoffels, Walry)

16 INTERPELLATIONS

16 de M. de Lamotte, sur «les actions menées en vue de lutter contre le phénomène des logements précaires sous toutes ses formes», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. de Lamotte, M. le Président, M. Cheron)

17 ORGANISATION DES TRAVAUX – SUITE
(Orateurs : M. Walry, M. Antoine, Ministre, M. le Président, Mme Cornet)

18 INTERPELLATIONS – SUITE

18 de M. de Lamotte, sur «les actions menées en vue de lutter contre le phénomène des logements précaires sous toutes ses formes», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial – suite
(Orateurs : M. Antoine, Ministre, M. de Lamotte)

19 de M. Wesphael, sur «le projet de lignes directrices de la Commission européenne sur le financement des infrastructures aéroportuaires et les aides d'Etat au démarrage au départ d'aéroports régionaux et la cohérence interne des politiques wallonnes», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en son nom et au nom de M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme
(Orateurs : M. Wesphael, M. Antoine Ministre, M. le Président)

23 de M. Walry, sur «les mesures courageuses à prendre en matière d'accès au logement et en matière de solidarité entre les communes wallonnes dans leur politique du logement», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Walry, M. Antoine, Ministre, M. le Président)

26 de M. Wesphael, sur «l'urgence de mettre en place une politique optimale de sécurisation du territoire wallon au regard des manquements observés en matière de risques et de catastrophes industrielles», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en son nom et au nom de M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique
(Orateurs : M. Wesphael, M. Antoine, Ministre)

28 de M. Walry, sur «le plan Kyoto», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Walry, M. Antoine, Ministre, M. le Président)

31 de Mme Cornet, sur «le déclin du rail wallon», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Cornet, M. Antoine, Ministre, M. le Président)

33 QUESTIONS ORALES

33 de M. Cheron, sur «les nuisances sonores subies par les habitants du Brabant wallon suite à l'application du plan de dispersion du Ministre fédéral Anciaux», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Cheron, M. Antoine, Ministre)

35 de M. Borsus, sur «l'exécution des nouvelles dispositions du CWATUP», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Borsus, M. Antoine, Ministre)

36 de Mme Dethier-Neumann, sur «la déclaration d'Ostbelgien comme zone pilote en matière d'énergie», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Dethier-Neumann, M. Antoine, Ministre)

37 de M. Pirlot, sur «la problématique de la RN 88 Athus-Musson», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Pirlot, M. Antoine, Ministre)

38 de M. Grommes, sur «le fonctionnaire-délégué germanophone», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Grommes, M. Antoine, Ministre, M. le Président)

39 LISTE DES INTERVENANTS

39 ABRÉVIATIONS COURANTES

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU PATRIMOINE, DES TRANSPORTS ET DE L'ÉQUIPEMENT

Présidence de M. Willy Borsus, Président.

La séance est ouverte à 13 heures 37 minutes.

NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL DU MÉDIATEUR DE LA RÉGION WALLONNE (Doc. 78 (2004-2005) - N° 1)

M. le Président. – Je remercie M. le Médiateur d'être présent parmi nous aujourd'hui, lui qui est tellement sollicité pour l'instant. Je vous prie par ailleurs d'excuser ceux qui ne sont pas encore arrivés et ceux qui s'absenteront pendant nos travaux. En effet, certains d'entre nous doivent parfois participer à trois réunions différentes. Croyez que je compte bien évoquer cette situation à la Conférence des Présidents. Je vous demanderai également d'excuser le Ministre Daerden qui sera remplacé aujourd'hui par son Chef de Cabinet.

Je propose à M. le Médiateur d'exposer, en premier lieu, la partie de son rapport relatif aux compétences du Ministre Daerden. Après quoi, je lui suggère d'aborder celles qui concernent les compétences du Ministre Antoine.

EXPOSÉ DE M. FRÉDÉRIC BOVESSE, MÉDIATEUR DE LA RÉGION WALLONNE

COMPÉTENCES DE M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE

M. Frédéric Bovesse, Médiateur de la Région wallonne. - Le Rapport annuel 2003-2004 est le premier de cette nouvelle législature. C'est donc une période de cinq années d'étroite collaboration qui s'ouvre à nous. Aux fins de l'optimaliser, il me paraît fondamental de poser quelques jalons.

Je me dois de préciser que l'exercice 2003-2004 a essentiellement porté sur la dernière année de la précédente législature. Je saisis d'ailleurs cette occasion pour rendre hommage à la Commission qui vous a précédé.

Concernant la mise en place d'un nouveau processus d'examen de ce Rapport, l'article 75 du Règlement d'ordre intérieur invite chaque Commission parlementaire à se saisir du rapport annuel du Médiateur et à juger de l'opportunité de l'entendre et de dialoguer avec le Médiateur.

La Commission de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, du Patrimoine, des Transports et des Travaux publics ne s'est jamais dérobée à ce rendez-vous annuel. J'apprécie cette reconnaissance.

Il est indéniable que les débats qui ont eu lieu au sein des diverses Commissions parlementaires ont permis de faire évoluer positivement certaines remarques ou recommandations formulées. Je me réjouis, à cet égard, de la proposition de décret qui vise à modifier le décret du 22 décembre 1994 portant création de l'Institution du Médiateur de la Région wallonne.

Je tiens à associer à ces remerciements le Gouvernement - le précédent comme l'actuel - ainsi que l'Administration, avec laquelle les efforts de compréhension et de collaboration vont sans cesse croissants. Nous sommes aujourd'hui bien loin des premières années où l'esprit de confrontation primait sur la coopération.

Il est vrai que la jeune Institution du Médiateur de la Région wallonne a toujours connu un CWATUP en chantier, qui traduit la sensibilité de cette matière.

Pour réussir, la médiation s'inscrit nécessairement dans un contexte alchimique où se lient des rapports divergents, voire conflictuels entre les administrés et l'Administration. J'ai donc cherché à améliorer les relations avec ces partenaires, sans oublier, bien entendu, le Parlement wallon qui est l'interlocuteur naturel du Médiateur. Celui-ci est sans aucun doute le porte-voix des observations ou recommandations qu'il juge pertinentes.

Au terme de mon premier mandat, j'ai réalisé un bilan sur l'évaluation des actions entreprises, en m'efforçant d'être le plus objectif possible. Vous en retrouverez quelques traces dans la partie 2 du présent Rapport, définissant les axes stratégiques pour l'avenir. Le bilan complet figure en première partie de mon précédent Rapport. Des pistes ont été explorées, des chantiers entrouverts. Mon souhait est de poursuivre et de mener à terme les actions entreprises. La proposition de décret que je viens d'évoquer peut sans conteste y contribuer.

S'il faut reconnaître que de grands pas ont été franchis dans les rapports avec l'Administration, force est de constater que des défis majeurs demeurent pour stabiliser les relations de médiation dans un rapport de confiance et de progrès mutuel. Dans cet esprit, j'ai particulièrement veillé à faire évoluer de manière positive le ton de la présentation. Mon objectif est en effet de considérer l'Administration comme un partenaire indispensable, un allié objectif, nécessaire pour conduire toute action de médiation. La Charte de bonne conduite administrative que le Gouvernement wallon précédent a intégrée dans le Code la Fonction publique apporte une contribution significative à cette préoccupation.

Le rôle du Médiateur n'est pas uniquement de stigmatiser. Il doit aussi mettre en lumière les possibilités de remédiation et d'amélioration du service public. C'est pourquoi, contrairement aux années antérieures où l'analyse des réclamations était abordée en fonction des Administrations et Organismes d'Intérêt public, j'ai décidé de présenter mon Rapport annuel sous l'angle des matières régionales wallonnes, en fonction de leur répartition au sein des différentes Commissions parlementaires. Ce changement s'inscrit dans le souci d'une meilleure lisibilité et de la volonté de calquer le Rapport du Médiateur sur les activités liées aux auditions du Médiateur par les Commissions parlementaires.

Au cours de l'exercice ici rapporté, mon Service a reçu 1.653 réclamations, soit une augmentation de l'ordre de 9 % du nombre des réclamations par rapport à l'exercice précédent, au cours duquel 1.515 dossiers avaient été ouverts. La proportion de dossiers irrecevables, soit 456, se situe à un niveau inférieur à celui des années antérieures. En effet, ces dossiers pour l'exercice représentent près de 28 % du volume total, tandis que la moyenne des années antérieures avoisinait les 35 %.

Si l'on constate un léger tassement des réclamations introduites par courrier écrit, de l'ordre de 52 % du total des réclamations, par contre 30 % d'entre elles sont déposées à l'occasion des permanences décentralisées, organisées dans les principaux centres urbains wallons. D'autre part, les réclamations adressées par courrier électronique et via le formulaire interactif de dépôt de réclamation disponible sur le WEB, sont en constante évolution (respectivement 231 et 86). L'apport relatif d'Internet est donc passé, en un an, de 12 à 19 %. Ce résultat est sans aucun doute lié à l'ouverture du nouveau site Internet, certifié *blind surfer*.

Au-delà des chiffres qui traduisent l'évolution du nombre des réclamations, les domaines de mécontentement des citoyens demeurent, quant à eux, dans de constantes tendances, même si on relève quelques fluctuations conjoncturelles.

Ainsi, mise à part la tendance fiscale, le logement et l'urbanisme se confirment dans le peloton de tête des réclamations, recueillant respectivement 319 et 157 dossiers.

Assez paradoxalement, les compétences globales du Ministère de l'Équipement et des Transports ne suscitent qu'un contentieux statistiquement modeste et stable (62 dossiers couvrant les quatre Directions Générales ainsi que le Secrétariat général de ce Ministère).

En ce qui concerne le patrimoine et l'équipement, la première partie de cette audition ayant trait aux compétences du Ministre Daerden, j'évoquerai brièvement le contentieux traité par mon Institution à l'égard du Patrimoine et de l'Équipement, en particulier les Directions générales des Autoroutes et Routes et des Voies hydrauliques du MET.

En matière de Patrimoine, M. le Président, votre prédécesseur s'étonnait de la quantité négligeable de réclamations reçues à ce propos. Je dois aujourd'hui tirer le même constat qu'à l'occasion des exercices antérieurs, à savoir que les dossiers de réclamations relatifs au patrimoine sont très peu nombreux : six aux cours de l'exercice. Tous ont trait à des demandes de subvention, liées à la conservation et à la rénovation d'éléments patrimoniaux.

En matière d'équipement, sont ici principalement visées les réclamations relatives aux Directions générales des Autoroutes et des Routes et des Voies hydrauliques du MET.

En ce qui concerne la Direction générale des Autoroutes et des Routes, 41 dossiers ont été instruits au cours de l'exercice, ce qui représente 2/3 des réclamations relatives au MET. La ventilation des réclamations peut se décliner comme suit :

– 11 dossiers concernent les conséquences dommageables de chantiers de travaux publics ;

– 9 dossiers stigmatisent les nuisances engendrées par le trafic routier ;

– 4 dossiers évoquent la responsabilité civile du MET, liée à des accidents ;

– les 17 dossiers restant concernent des domaines divers, difficilement classifiables comme l'écoulement des eaux, la signalisation ou l'expropriation.

Dans une certaine mesure, le faible nombre de réclamations concernant ces matières est surprenant, si l'on considère notamment l'importance du réseau routier wallon. On peut, en effet, considérer qu'aux yeux des citoyens, le réseau routier est une vitrine du Service public, qui couvre notamment les priorités liées à la mobilité des usagers, la construction et la gestion quotidienne des équipements, routes et ouvrages d'art, l'entretien de la voirie et de l'infrastructure, la promotion de la sécurité routière.

L'examen des réclamations pour cette Direction générale montre que cette matière, notamment les travaux publics de réhabilitation des routes, est source de difficultés et d'incompréhension pour les citoyens.

Dans les dossiers traités à l'égard de la Direction générale des Autoroutes et des Routes, on peut globalement distinguer les dossiers d'information individuels et de suivi de chantiers d'une part, et les mises en cause de la responsabilité, notamment civile, de l'Administration, d'autre part.

En ce qui concerne les premiers, l'Administration réagit avec compétence et diligence aux sollicitations du Médiateur, en particulier en produisant des informations complètes et étayées et en organisant, le cas échéant, des enquêtes complémentaires sur place. En ce qui concerne les dossiers «responsabilité civile», il ressort des dossiers que nous avons eu à examiner que ceux-ci réservent peu de place à la médiation, dès lors que la procédure est engagée.

En ce qui concerne la Direction générale des Voies hydraulique, sept réclamations ont été introduites, dont quatre relevaient du même objet, à savoir de dégâts survenus dans des habitations individuelles, qui pourraient être en relation avec les travaux de construction de l'ascenseur hydraulique de Stépy-Bracquegnies.

Ces dossiers sont toujours en cours d'instruction. Ils donnent lieu à des investigations approfondies et à des contacts sur place entre les réclamants, l'Administration et mes services. À ce stade du dos-

sier, des investigations complémentaires sont envisagées au niveau de la configuration du sous-sol, avec la collaboration de la DGRNE.

Dans mon tout premier rapport annuel de 1998, j'avais fait état de préoccupations concernant l'accessibilité des chemins de halage pour les personnes à mobilité réduite. Des progrès notables ont été enregistrés grâce à la collaboration entre la Direction générale des Voies hydrauliques et l'AWIPH. Les conditions d'accès ont ainsi été améliorées, sans toutefois satisfaire de manière intégrale certains usagers.

Voici les remarques et observations que je pouvais produire à l'égard des compétences du Ministre Daerden.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – Je remercie M. le Médiateur pour son exposé. Avant de passer à l'échange de vues, je voudrais solliciter un des Commissaires afin de jouer le rôle de Rapporteur et s'accorder avec le Rapporteur général de notre Commission qui est absent, aujourd'hui.

Je vous remercie M. Stoffels de le proposer.

ÉCHANGE DES VUES

M. le Président. – Y a-t-il des questions ou des remarques sur le Rapport de M. le Médiateur ?

M. le Chef du Cabinet du Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Concernant l'accès des personnes à mobilité réduite, le Ministre a voulu rencontrer au mieux l'ensemble des exigences. C'est pourquoi il a introduit une demande de modification du Code de la route. Dès lors, pour peu que le pouvoir fédéral accède à cette demande, nous pourrons améliorer encore ce domaine particulier.

M. le Président. – Puisqu'il n'y a pas d'autre intervention, nous passons à la deuxième partie de l'exposé de M. le Médiateur.

EXPOSÉ DE M. FRÉDÉRIC BOVESSE, MÉDIATEUR DE LA RÉGION WALLONNE – SUITE

COMPÉTENCES DE M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

M. Frédéric Bovesse, Médiateur de la Région wallonne. – Dans la seconde partie de mon exposé, j'évoquerai les domaines de compétences relevant du Ministre Antoine.

En matière d'aménagement du territoire et de l'urbanisme, comme je l'ai indiqué en introduction, les grandes tendances du mécontentement de nos concitoyens à l'égard de l'Administration wallonne restent dans la constante. Toutefois, on peut estimer qu'il y a un tassement, voire une légère baisse du nombre de réclamations, tant en valeur relative qu'absolue. En effet, alors que le nombre de réclamations global a cru de 9 % par rapport à l'exercice précédent, le nombre de réclamations relatives à l'urbanisme est passé de 160 à 157 unités pour l'exercice rapporté.

Ces chiffres doivent bien entendu être relativisés au regard de deux éléments : le nombre élevé d'actes administratifs délivrés en ces matières et le fait qu'elles touchent un aspect central de la vie en société.

Le Rapport apporte un éclairage sur les difficultés rencontrées par des administrés, notamment en matière d'aménagement du territoire. On ne peut prétendre qu'il s'agisse là d'un échantillon représentatif de la manière dont est vécue la réglementation par l'ensemble des personnes qui y sont confrontées.

Le Rapport est constitué de différents «instantanés» qui permettent de mettre en lumière des difficultés, parfois récurrentes, des incompréhensions et, dans certains cas, des dysfonctionnements qui peuvent être dépassés par l'intervention du législateur ou de l'Exécutif. Enfin, il est à noter que les comparaisons d'une année à l'autre ne s'avèrent pas toujours pertinentes. Les statistiques doivent dès lors être analysées de manière prudente avant d'en tirer toute conclusion qui ne pourrait, en tout état de cause, qu'être partielle et relative.

Comme je l'indiquais en préambule, le CWATUP est un chantier permanent depuis de nombreuses années. De toute évidence, il apparaît que les différentes réformes du CWATUP et notamment celle portant sur l'optimalisation, ne se sont pas accompagnées de nouvelles tendances. J'en profite pour saluer ici à nouveau la collaboration que se développe entre la DGATLP et mes services. Celle-ci se marque avant tout dans les réponses que cette Administration produit suite à mes interpellations.

Quant au travail intervenu entre votre Commission et mon Institution, permettez-moi de rappeler quelques enjeux déjà évoqués à l'occasion des débats antérieurs, mais qui restent d'actualité.

Il s'agit, d'une part, de la possibilité, pour le Médiateur d'intervenir, en cette matière, auprès des communes. L'optimalisation du CWATUP attribue aux communes des décisions d'octroi ou de refus de la majeure partie des permis. Aussi se pose la question de l'intervention du Médiateur à l'égard de ces autorités. Doit-il se déclarer incompétent ou intervenir dans la mesure où les communes agissent dans le cadre de missions confiées par la Région ? Jusqu'à présent, j'ai observé une grande réserve. Un positionnement du Parlement wallon serait souhaitable, notamment dans le cadre de l'actualisation du décret du 22 décembre 1994.

D'autre part, il convient de souligner la difficulté pour le Médiateur d'intervenir efficacement dans le cadre de lignes concernant l'octroi de permis d'urbanisme ou de lotir. En effet, il existe des obstacles à chaque stade de la procédure.

Le Médiateur doit se déclarer incompétent, lorsqu'il est saisi par un réclamant qui le sollicite pour «appuyer» sa demande. D'une part, il n'appartient pas au Médiateur d'intervenir dans une procédure d'octroi de permis au seul motif que le demandeur craint de ne pas l'obtenir. D'autre part, à ce stade les exigences de démarches préalables imposées par le décret ne sont manifestement pas remplies.

Lors d'un éventuel recours, le Médiateur devra suspendre le traitement de la réclamation. Le terme «suspendre» prend, en pratique, un caractère singulièrement définitif. De plus, les dispositions des articles 9,§ 2, et 10, § 1er, 3°, viennent complexifier l'interprétation de ce mécanisme, qui devient juridiquement ambiguë.

Après la décision prise sur recours, le Médiateur devient pleinement compétent pour intervenir. Cependant, cette pleine compétence à agir n'est que théorique. En effet, s'agissant de permis d'urbanisme ou de lotir, et donc d'actes administratifs ayant des effets sur des tiers, il serait vain pour le Médiateur de demander à l'autorité compétente de réformer l'acte qu'elle vient de prendre, en dehors de toute procédure *ad hoc*. Tout acte pris en dehors de la procédure définie par le CWATUP serait irrégulier.

Lors du dépôt d'une nouvelle demande consécutive au refus du permis, certaines demandes qui ont débouché sur des refus de permis sur recours font apparaître des difficultés qui pourraient faire l'objet

de médiation. En pareils cas, l'exigence de démarches préalables est rencontrée. Cependant, le Médiateur est compétent pour traiter les seules réclamations qui concernent le fonctionnement des autorités administratives régionales wallonnes. Dès lors que le Collège des bourgmestres et échevins constitue, dans la plupart des cas, l'autorité compétente, le Médiateur est de nouveau confronté à une limite de son intervention.

La compétence du Médiateur à intervenir repose dès lors sur l'interprétation du décret, et principalement sur les travaux parlementaires. Ceux-ci, mais eux seuls, signalent que le Médiateur peut traiter les réclamations concernant les autorités communales si elles exercent des missions déléguées par la Région. Il y a donc une base d'intervention réelle, mais bien fragile. Une modification décrétale définissant plus précisément la sphère d'intervention du Médiateur semble donc indispensable.

Ces considérations générales faites, je voudrais aborder encore plusieurs points concernant l'aménagement du territoire. Ce n'est cependant pas la quantité des réclamations concernant ces points, qui a justifié leur mise en exergue.

En vertu de l'article 156 du CWATUP, tant l'Administration communale que la DGATLP ont qualité pour rechercher et constater des infractions au CWATUP. Je suis régulièrement interpellé par des réclamants qui ont tenté, sans succès, de faire constater pareilles infractions. Cependant, dans trois dossiers traités lors de l'exercice 2003-2004, après avoir relevé l'existence de travaux non couverts par un permis, la DGATLP n'a pas souhaité dresser un PV. Ces trois dossiers illustrent la difficulté de mettre en œuvre une politique cohérente en matière d'infractions.

Il faut cependant souligner que les trois dossiers cités dans mon Rapport ne concernent pas des travaux de grande ampleur. Je tiens à mettre en évidence l'action décidée de la DGATLP, dans deux autres dossiers de grande ampleur, à l'égard desquels la DGATLP a dressé PV dans les meilleurs délais.

Le permis d'urbanisme pour la création d'un logement supplémentaire était déjà évoqué dans mon Rapport annuel 2002-2003. Il contenait, de plus, une recommandation à ce propos.

Suite à l'optimalisation du CWATUP, toute création d'un nouveau logement dans une construction existante est soumise à permis d'urbanisme (nouvel article 84, §1er, 5 bis du CWATUP). La mise en œuvre de cette nouvelle disposition doit se faire en regard des articles 262 à 264 concernant les actes et travaux dispensés du permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire-délégué ou du concours d'un architecte.

En effet, la création d'un nouveau logement dans une construction existante ne nécessite pas toujours des travaux importants. En pareils cas, le concours d'un architecte paraît peu pertinent.

A l'inverse, les travaux de création de nouveaux logements dans une construction existante peuvent être d'une ampleur telle que le concours d'un architecte devient réellement indispensable. Or, les articles 262 à 264 ne permettent pas de prendre en compte cette question de manière différenciée.

Il serait donc souhaitable de modifier les articles 263 à 264, de manière à ne plus imposer le concours d'un architecte pour la création de ce type de logement, à condition que la stabilité du bâtiment ne soit pas mise en danger et que les travaux ne portent pas atteinte aux structures portantes de la construction ou n'impliquent pas une modification de son volume ou de son aspect architectural.

Autre plainte à relever, actuellement, l'identité du destinataire du recours ne figure pas dans le dispositif du permis. Seuls figurent, en annexe, les trois articles du CWATUP qui règlent la question. La lecture est, pour le profane, sujette à confusion. Dès lors, je recommande que soient insérées, dans le corps même du dispositif, les seules dispositions pertinentes qui s'appliquent au type de permis sollicité.

Je voudrais rappeler ici ma recommandation de l'exercice 2002-2003 visant à améliorer les conditions d'accessibilité des personnes handicapées aux espaces publics, notamment aux complexes cinématographiques. Il serait, en effet, opportun d'intégrer le plus tôt possible à l'ensemble des projets de

construction de bâtiments ouverts au public, une réelle réflexion sur l'accessibilité des personnes handicapées. Ce travail en amont permettrait d'éviter bien des déboires.

Les conditions d'octroi de la prime à l'embellissement extérieur sont désormais définies de manière plus restrictive dans le nouvel arrêté du 8 janvier 2004, de sorte que son application rétroactive prive certains demandeurs, ayant introduit leur dossier avant l'entrée en vigueur du nouvel arrêté, du bénéfice de la prime. Le Médiateur a été ainsi saisi de réclamations de demandeurs contestant cette situation. Considérant que le Gouvernement wallon a opté pour la rétroactivité en pleine connaissance de cause, le Médiateur n'a pas relayé ces réclamations auprès de l'Administration.

Sur ce point, je voudrais profiter de cette audition pour aborder un point du dispositif, mis en évidence par une réclamation qui a posé question. Il s'agit de personnes qui désirent introduire une demande d'aide à l'embellissement pour des travaux de sablage et de rejointoiement.

Pour ce faire, ils doivent introduire une demande sur formulaire type, comprenant plusieurs cadres à compléter. L'un de ces cadres concerne la description des travaux d'embellissement. Il reprend l'ensemble des travaux pouvant faire l'objet de la prime.

Lors de la visite de l'immeuble, les intéressées ont indiqué au Délégué du Ministre qu'ils souhaitaient introduire une demande de subsides pour des travaux de sablage et de rejointoiement. Cependant, ce dernier a refusé de prendre cette demande en considération et a complété le cadre C.3. en y indiquant, au titre des travaux à réaliser, le nettoyage et l'application d'un badigeon.

Les intéressés, qui ne souhaitent pas badigeonner leur immeuble, ont refusé d'introduire leur formulaire et ont eu un échange de correspondance avec l'Administration, au terme duquel cette dernière a confirmé, par courriel, que l'intervention «ne sera accordée, dans le cadre de votre dossier, qu'à la condition exprès de badigeonner votre immeuble, une fois le sablage et le rejointoiement effectués».

Ce dossier met en lumière un aspect de la procédure de traitement des aides qui pose question.

En vertu de l'arrêté, l'Administration n'a d'autre rôle que de délivrer le formulaire, de vérifier le caractère complet du dossier et de l'adresser au Ministre. Dans les faits, il semble que les choses soient différentes. En effet, seul «le Délégué du Ministre» est habilité à remplir le cadre C.3. qui détermine les travaux sur lesquels porte la demande. En outre, il apparaît clairement que le Délégué du Ministre y fait figurer les travaux qu'il estime opportun et non ceux que les demandeurs souhaitent réaliser. Dès lors, via ce formulaire, l'Administration se réserve le droit de déterminer, avant l'introduction du dossier, les travaux sur lesquels portera la demande, sans que cette décision ne puisse faire l'objet d'aucun recours.

La procédure, induite par la formulation du formulaire C n'apparaît donc pas conforme à l'arrêté du 8 janvier 2004.

A ce propos, il convient de souligner qu'aucun arrêté ministériel fixant la forme du formulaire n'est paru au Moniteur, alors que dans son avis 36.028/4 concernant le projet d'arrêté, le Conseil d'État soulignait qu'il était souhaitable que le Ministre établisse ce formulaire, en lieu et place de l'Administration.

J'ai donc interpellé M. le Ministre afin qu'il m'indique sa position quant à la conformité du formulaire avec le prescrit de l'arrêté du 8 janvier 2004.

Pour terminer cet exposé introductif, j'évoquerai le domaine des transports, qu'il s'agisse du transport public des personnes ou du transport scolaire.

En matière de transport public de personnes, peu de réclamations ont été reçues par le service de médiation au cours de cet exercice, une dizaine à peine et une seule à l'égard de la SRWT.

Depuis plusieurs années déjà, les sociétés de transport en commun tentent, par le biais d'enquêtes, de connaître le degré de satisfaction de leur clientèle.

Ces mesures vont toutes dans le sens de l'accessibilité, de la qualité et de l'efficacité du service rendu et semblent avoir une incidence positive, vu le nombre restreint de plaintes introduites auprès du Médiateur.

De l'analyse des réclamations engendrées, il apparaît que les usagers-réclamants ont contesté la ponctualité, un manque de synchronisation entre train et autobus, l'édification d'un abribus, la difficulté d'accéder à un point d'arrêt, et bien entendu quelques dossiers d'infractions et de surtaxes.

Dans le cadre des compétences du MET, plusieurs réclamations relatives au transport scolaire ont eu pour objet des demandes de dérogation refusées par les autorités concernées.

Une réclamation a bien mis en lumière l'application très stricte de la réglementation.

Il s'agit d'une famille de deux enfants, dont seul l'aîné rentrait dans les conditions pour pouvoir bénéficier du transport scolaire. Les parents introduisent une demande de dérogation motivée pour la cadette, par le fait que l'autobus, s'arrêtant en face du domicile de la famille concernée pour le frère, il serait dommage de refuser de prendre en charge la jeune enfant, d'autant que, selon les parents, il y aurait des places disponibles dans ce même autobus.

Interrogée par le Médiateur, la Commission consultative déconcentrée restera sur sa position, au motif que la petite fille commence seulement un nouveau cycle primaire ; les mesures transitoires et dérogatoires au Pacte scolaires ont été appliquées au bénéfice d'élèves de la région, terminant leurs cinquième et sixième années, ceci afin de ne pas perturber la scolarité des enfants déjà transportés.

«Si le frère fréquente la même école mais dans le secondaire et qu'il bénéficie du droit au transport scolaire, cela n'entraîne aucun droit au transport pour sa sœur» selon l'Administration.

Le Médiateur a pris acte de la décision de l'Administration et a clos le dossier.

Sans que l'on puisse relever de dysfonctionnement dans le chef de l'Administration, il apparaît que la réglementation dans le domaine du transport scolaire est complexe et peu compréhensible pour le public non initié. Son application rigoureuse, dont la légitimité n'est pas remise en cause, est parfois douloureusement ressentie par des familles.

Je vous remercie de votre attention.

ÉCHANGE DE VUES

M. le Président. – Je vous remercie M. le Médiateur pour cet exposé utilement étayé d'exemples concrets. Qui désire prendre la parole ?

M. Daniel Senesael (PS). – J'associe mes remerciements à ceux du Président pour ce rapport éloquent à maints égards et particulièrement pour trois considérations que je voudrais moi-même mettre en exergue.

Comme chacun sait, vous subsidiez, M. le Ministre, des conseillers en aménagement du territoire et en environnement pour les communes. Je pense qu'il faudrait leur attribuer un rôle accru dans le contrôle des infractions à l'urbanisme.

M. le Médiateur a évoqué les articles 262 à 264 du CWATUP relatifs à l'établissement de nouveaux logements au sein d'un bâtiment préexistant. Je crois que sa proposition pourrait être mal perçue par les services d'incendie. En effet, s'il n'y a pas un minimum d'actes administratifs, il sera

extrêmement difficile de connaître les nouvelles dispositions du lieu. Certes, un architecte n'est pas toujours nécessaire, mais il faudrait néanmoins sanctionner toute évolution fonctionnelle du bâtiment.

En tant que Bourgmestre Médiateur, je suis saisi de nombreuses plaintes relatives au transport scolaire. Une révision du décret sur ce point précis s'avère nécessaire et participerait à la volonté de simplification évoquée dans la DPR.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Ma question porte sur des données chiffrées précises que vous n'avez sans doute pas ici, mais que je vous demanderai de me transmettre plus tard, le cas échéant. Dans le cadre des problèmes liés au permis d'urbanisme, combien sont liés à des problèmes de langue ? Quelles proportions représentent-ils ?

M. Claude Ancion (MR). – Je remercie également le Médiateur pour son rapport. Je pense aussi que les transports scolaires posent problème depuis plusieurs années et qu'il est temps d'y remédier. Il n'est pas rare de voir deux enfants de même famille n'ayant pas accès aux mêmes offres à cause de règlements trop complexes. J'espère que des suites favorables seront bientôt apportées à ce problème.

Par ailleurs, je ne puis qu'appuyer la volonté de simplification des articles du CWATUP relatifs aux logements supplémentaires.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Merci M. le Médiateur pour votre exposé.

Bien que ce rapport couvre une période au cours de laquelle je n'étais pas Ministre, je vous livrerai mes commentaires et réactions à son propos.

En matière d'Aménagement du Territoire, c'est l'opposition entre le triomphe du rêve individuel et le chagrin des contraintes suscitées par la collectivité. Celui qui soumet un plan en matière d'urbanisme souhaite que l'autorisation lui soit rapidement accordée. Or, il en va bien évidemment différemment.

Face aux contraintes collectives, le rêve individuel se trouve brisé.

Si beaucoup de réclamations semblent comptabilisées, leur nombre est relativement modeste, puisque sur 36.000 avis donnés par an en Région wallonne, quelque 150 personnes ont écrit au Médiateur.

Il y avait plus ou moins 2 % de recours, ce qui signifierait que 98 % des personnes se rallient à l'avis de l'autorité publique. Reconnaissons toutefois que celle-ci peut se tromper.

Vous évoquiez la problématique de primes «façade» créées sous l'ancienne législature par le Ministre Daerden. Nous connaîtrons, en cette matière, la coexistence de deux systèmes complémentaires étant entendu que Michel Daerden et moi-même sommes compétents en la matière sous, toutefois, deux angles différents.

Pour ce qui concerne les plaintes introduites par les concitoyens, j'observe que 90 % des cas renvoient à une délibération communale : «Ma Commune ne m'a pas compris». Que faire ? Je relève que le décret RESA accorde davantage de prérogatives à la Commune. La complainte à laquelle je faisais allusion s'adresse principalement aux communes, au fonctionnaire-délégué et à la centrale. Sur l'ensemble, combien de dossiers sont strictement communaux ?

En matière de petits permis, le décret RESA simplifiera les choses, pour autant que l'on ne touche pas aux structures porteuses de la maison. Pour ce qui me concerne, les fonctionnaires-délégués doivent surtout être des conseillers. Je serai donc généreux dans la liste des petits permis.

J'en viens à la problématique des sanctions, le fonctionnaire-délégué n'est pas seul pour constater les infractions. Le Collège et le Bourgmestre doivent également verbaliser. Quand les municipalistes ont connaissance de l'infraction, ils constatent rapidement, même si ce n'est pas de gaieté de cœur.

Pour ce qui concerne les infractions en matière d'urbanisme, reconnaissons ensemble que le voisinage constitue l'essentiel de la source : «Je n'aime pas mon voisin. Est-il réellement en ordre en matière d'urbanisme ?», c'est le quotidien des bourgmestres. Qui n'a pas eu à traiter un dossier de véranda «et en plus, ses eaux de pluie tombent dans mon jardin» : c'est le crime des crimes ! Devant un tel flot de réclamations, l'administration, la commune ou la Région trillent les demandes. Certaines sont plus importantes que d'autres et le citoyen qui ne trouve pas suite à sa demande considère, dès lors, que l'administration ne fonctionne pas.

Je souhaite associer les Collèges, les fonctionnaires-délégués, le Médiateur et d'autres interlocuteurs pour réfléchir ensemble à un autre mode de sanction car le système actuel ne fonctionne pas.

À titre d'exemple j'ai actuellement sur mon bureau un dossier qui concerne la construction sans permis, à Châtelineau, de logements publics. Faut-il accepter cette situation sous prétexte que ce type de logements fait défaut ? Je ne le pense pas.

Dans le domaine que nous observons, chacun semble considérer que l'infraction qu'il a commise est petite, mais que celle dont le voisin est l'auteur en constitue une grande Le système est donc inopérant et des infractions graves subsistent. Cela ne va pas.

J'en viens à la problématique des recours. Quand un recours est introduit, le Ministre tranche dans les 30 jours. Mais la procédure du permis tacite existe : le Ministre ne dit rien et la dernière décision prise dans le dossier se trouve ainsi confirmée. Je n'aime pas ce système car il est frappé d'insécurité juridique : le Conseil d'État peut casser la décision. Je préfère donc délivrer une décision motivée. La Réforme à laquelle nous travaillons va renvoyer à la Commune s'il y a inégalité, ou problème de motivation. J'espère également qu'en la matière, la Commission des recours prendra ses responsabilités. Une Commission doit pouvoir dire que le dossier n'est pas valable. Le décret RESA permet également au Ministre de rectifier le tir, si cela s'avère nécessaire.

Je dirai maintenant quelques mots de commentaire concernant la partie du rapport du Médiateur relative au transport scolaire. La situation actuelle est intenable. Le Décret Hazette a bouleversé la donne et une confusion existe actuellement entre l'école du libre choix philosophique – conception initiale – et l'école du libre choix pédagogique, l'école que la famille préfère. La situation à laquelle nous sommes confrontés est totalement différente de ce que prévoyait le texte de 1958. Le Décret Daras a créé un cadre d'extinction. Il en résulte que le petit frère ne peut plus monter dans le bus de ramassage scolaire alors que son grand frère le peut. Les familles n'y comprennent plus rien. En plus, cette situation est de nature à créer une collusion entre école et parents. Je prendrai à cet égard l'exemple d'une école dont le nombre d'élèves se situe à 3 unités au-dessus du seuil d'extinction. La directrice m'écrit : «à cause de vous, on va fermer l'école car je vais perdre 3 élèves». Si vous lisez le rapport du Médiateur, vous y trouverez, par exemple, le cas d'une famille dont l'école du libre choix philosophique se situe à 4,6 km du domicile tandis que la famille souhaite voir ses enfants fréquenter l'école de sa préférence, qui se situe à 9,6 Km.

Le transport d'exception est devenu la règle. Il en résulte que les enfants montent dans un bus qui compte moins d'élèves et mobilise toutefois un chauffeur et une convoyeuse, au lieu de prendre un bus TEC dépourvu de convoyeuse et qui impose différents inconvénients, comme l'attente à l'arrêt du bus.

Nous sommes confrontés à la quadrature du cercle au niveau du transport scolaire. Le crédit affecté au transport d'exception a augmenté de 55 %, au détriment du transport ordinaire par TEC.

Je serai un irréductible défenseur des transports en commun et je rappelle que le transport scolaire doit être un transport d'exception.

M. Willy Borsus (MR). – Je souhaite intervenir, non en tant que Président de la Commission, mais comme simple Commissaire au sujet de la polémique intervenue sur les chiffres et qui fait depuis le week-end, la Une de l'actualité. Je dirai d'abord que, en matière de bonne gouvernance, les demandes adressées à vos services doivent être traitées dans des délais raisonnables. Par ailleurs, j'estime qu'il faudrait savoir de quoi on parle, lorsqu'on compare des nombres de dossiers traités ou non. J'observe que, lorsqu'un citoyen doit mettre en demeure l'Administration de prendre ses responsabilités, il estime qu'un retard existe dans le traitement de son dossier. En outre, beaucoup de gens ont une opinion erronée du recours aux envois par recommandé, dans la mesure où ils le considèrent comme une démarche inamicale et redoutent que leurs interlocuteurs l'interprètent de la même manière. Je souhaiterais savoir combien de dossiers font actuellement l'objet de rappels par rapport à ce qui existait au moment de votre entrée en fonction. Une lettre recommandée est, je vous le rappelle, interprétée par les gens comme le fait que l'Administration est en défaut.

Enfin, je suis heurté par le fait que les gens qui introduisent un recours reçoivent rapidement, de certains membres de la Commission, des courriers leur indiquant qu'ils sont intervenus afin de les aider.

M. Frédéric Bovesse (Médiateur de la Région wallonne). – Je souscris à ce que M. le Ministre vient d'exposer.

Pour ce qui concerne les statistiques qui ont été sollicitées, il m'est hélas impossible de vous répondre directement, mais je le ferai volontiers le plus rapidement possible. Je dirai toutefois à Mme Dehtier-Neumann que mes services reçoivent, bon an mal an, un à deux dossiers relatifs à l'emploi des langues. Quant à la problématique des logements supplémentaires, la modification décrétale qui viendra, répondra aux demandes. Il s'agit, en effet, de libérer par exemple les personnes de l'intervention coûteuse de l'architecte sur des travaux mineurs.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je ne souhaite pas prolonger la polémique que j'ai évoquée tout à l'heure mais si, effectivement un parlementaire fédéral évoque des dossiers régionaux, je me dois de défendre mon Administration. Elle traite 35.000 dossiers par an. Sur la même période, 750 recours ont été reçus. Si l'on s'en tient à l'argument développé par Charles Michel, je n'aurais signé aucun document. L'assertion est donc inexacte. Je rappelle, en outre, que je manque dramatiquement de fonctionnaires suite à l'arrêt des recrutements qui étaient intervenus. Cette carence de recrutement de fonctionnaires sera bientôt corrigée grâce à mon Collègue, Philippe Courard qui proposera, jeudi, au Gouvernement, un plan de recrutement.

J'observe que, lorsqu'une personne va en Commission de recours, elle est entendue par celle-ci. Depuis le décret de 2002, la commission suggère à la personne d'introduire de plans modificatifs. J'estime que ce n'est pas son travail. Depuis des mois, la commission des recours s'est instituée telle une administration supplémentaire entre mon administration et mon cabinet : cela ne va pas. Il en découle une situation kafkaïenne : aujourd'hui le Cabinet reçoit certains dossiers deux jours seulement avant l'extinction du délai de 75 jours qu'il doit respecter pour prendre une décision. En outre, lorsque des plans modificatifs sont introduits dans la demande, sur conseil de la commission des recours, une douzaine de membres de mes services passent leur temps à réécrire les arrêtés, puisque le cabinet doit tenir compte des avis de la Commission et des modifications. Cela ne va pas.

Un intervenant a déclaré que les gens ignorent la procédure qui doit être respectée. La réalité est que les personnes interpellent constamment mon Cabinet au sujet de leurs demandes.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. Bernard Wesphael (Écolo). – M. le Président, je souhaite intervenir par motion d'ordre. Je n'accepte pas que la présentation du rapport du Médiateur devienne le cadre d'un règlement de compte entre M. Antoine et le MR. Qu'en est-il de l'organisation de nos travaux ? Je vais me trouver dans l'impossibilité de développer mon interpellation, c'est inacceptable.

M. Michel de Lamotte (cdH). – Je vous rappelle qu'il y a eu décision sur nos travaux en Conférence des Présidents et que vous y étiez.

M. Bernard Wesphael (Écolo). - Non seulement, l'interpellation est renvoyée en Commission mais en plus, je n'aurai pas le temps de la défendre, puisque je dois intervenir dans un autre débat.

M. Marcel Cheron (Écolo). – Je propose à M. le Président que l'interpellation de M. Wesphael s'inscrive un peu plus tard dans nos débats.

M. le Président. – En ouverture de nos travaux, j'ai constaté la tenue concomitante de différentes Commissions et l'impossibilité qui en découle, pour les Parlementaires, de s'y trouver simultanément. J'ai dit que j'en ferais écho à la Conférence des présidents. Je prends acte que mon sentiment est partagé. Pour répondre à la requête de M. Cheron, je n'ai aucune difficulté à décaler certaines interpellations.

Je propose à M. le Ministre Antoine de poursuivre le développement de ses remarques au rapport de M. le Médiateur.

ÉCHANGE DE VUES – SUITE

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – M. le Président a raison au sujet de la confidentialité qui doit être respectée au sujet des travaux de la commission des recours. Le Gouvernement wallon modifiera en ce sens le fonctionnement de l'instance concernée.

M. Daniel Senesael (PS). – Je souhaite remercier M. le Médiateur et M. le Ministre pour leurs exposés. Pour ce qui concerne le décret relatif au transport scolaire, il faut effectivement y revenir. Enfin, j'estime que l'intervention de M. le Président sur la polémique née ce week-end n'était pas fondée.

M. le Président. – Je rappelle que je suis intervenu sur ce sujet à titre personnel. Par ailleurs, s'il fallait estimer que la Présidence d'une Commission impose d'être silencieux pendant 5 ans, je la quitterais volontiers.

M. Edmund Stoffels (PS). - Je souhaite avoir des précisions relatives aux infractions en matière d'urbanisme. Le Collège doit agir. Cependant, dans la pratique, il ne le fait pas. Comment cela se passerait-il, s'il devait rendre des comptes en la matière ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il faudrait informer le fonctionnaire délégué qui, lui, verbaliserait le cas échéant et informerait par écrit le Collège de sa position. À ma connaissance, un Bourgmestre qui n'assurerait pas le constat d'une

infraction dont il serait informé, devrait en assurer la responsabilité. C'est ce qu'indique le Code d'instruction criminelle.

M. Edmund Stoffels (PS). - Mais comment le fonctionnaire délégué reçoit-il l'information.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les personnes l'en informent par écrit.

M. Léon Walry (PS). - Tous les Collèges sont confrontés à ce type de procédure. Toutefois, force est de constater qu'au terme de celle-ci, la plainte est déposée devant les tribunaux et que ceux-ci lui réservent un classement sans suite. C'est une cause de découragement.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est tout le problème de l'affaire Sagawé qui a marqué la distance entre le monde politique et le monde judiciaire. Si un accord se dégage au sein de la majorité, et même au-delà, nous procéderons à l'exécution de sanctions exemplaires, dont celle-là.

M. le Président. – Ainsi se clôture l'examen du rapport du Médiateur.

Je vous propose de passer à la suite de notre ordre du jour avec les interpellations, en tenant compte du fait que l'interpellation de M. Wesphael sera légèrement décalée.

INTERPELLATIONS

LES ACTIONS MENÉES EN VUE DE LUTTER CONTRE LE PHÉNOMÈNE DES LOGEMENTS PRÉCAIRES SOUS TOUTES SES FORMES

(M. Edmund Stoffels, Secrétaire, prend place au fauteuil présidentiel à 15 heures 10 minutes.)

M. Michel de Lamotte (cdH). – Mon intervention fait suite au fait divers qui a récemment endeuillé Ottignies. Ce drame nous fait réfléchir aux moyens à mettre en œuvre eu égard à la problématique des logements précaires en Région wallonne.

Il ne faut pas imposer un style de vie uniforme à tous, mais il faudrait que chacun bénéficie d'un droit au logement qui soit digne d'un pays évolué. M. le Ministre, pouvez-vous nous donner l'état d'évolution du plan Habitat permanent qui concerne les personnes vivant de manière permanente dans des habitations qui ne sont pas prévues pour cela ? Disposez-vous d'informations supplémentaires sur le développement de ce type de logements ? En savez-vous davantage sur les circonstances du drame d'Ottignies ? Avait-on proposé aux personnes qu'il touche la possibilité de disposer de logements plus sûrs ou de meilleure qualité ?

À la fin du mois de janvier dernier, le plan «habitat permanent» entrait dans sa phase 2. Je désirerais savoir où nous en sommes aujourd'hui.

Il faut souvent une petite catastrophe pour que l'on prête à nouveau attention à cette problématique. Après l'incendie mortel de Louvain-la-Neuve, on peut se demander comment une telle chose est possible. Toutefois, il faut rappeler que l'on aime aussi parfois présenter de manière pittoresque ces modes de vie marginaux. Pour certains d'entre eux, il s'agit effectivement d'un choix de vie. Dès lors,

si l'on désire les faire changer de logements, il s'agit de pouvoir les convaincre plutôt que de leur forcer la main. A-t-on progressé en ce domaine ?

La modestie d'un logement n'est pas en soi source de danger. C'est généralement du côté du système de chauffage qu'il faut chercher. Cependant, cet élément ne rentre pas dans la définition d'un logement salubre. N'est-ce pas étrange ?

Par ailleurs, je voudrais attirer l'attention du Ministre sur les situations scandaleuses engendrées par les pratiques des «marchands de sommeil». Mon Collègue, Jean-Paul Procureur, a récemment dénoncé un cas de ce genre dans la région du Centre. Tout dernièrement, un cas similaire a été découvert à Liège. Comment de tels abus sont-ils possibles ? Les propriétaires jouissent-ils d'un permis de location ? Comment se partagent les responsabilités ? Etes-vous en mesure de faire obstacle à ces pratiques ?

M. le Président. – Quelqu'un désire-t-il intervenir ?

M. Marcel Cheron (Écolo). – M. de Lamotte a abordé avec beaucoup de tact et d'équilibre le problème du logement. Je voudrais me joindre à lui. Il est vrai que le problème peut être abordé un jour sous un angle positif et, un autre, sous un angle négatif.

ORGANISATION DES TRAVAUX – SUITE

M. Léon Walry (PS). – Étant donné que mon interpellation rejoint sur divers points celle de M. de Lamotte, ne préférez-vous pas, M. le Ministre, que je la développe maintenant ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je préférais vous répondre en particulier.

M. Léon Walry (PS). – Je profite de la présence de M. Wesphael pour dire qu'il est étonnant que toutes ces interpellations soient traitées en Commission alors qu'elles revêtent un caractère général qui concerne toute la Wallonie.

M. le Président. – La Conférence des Présidents statuera.

Mme Véronique Cornet (MR). – Je tiens à ce que soit acté le fait que les parlementaires, dans leur ensemble, se sont étonnés que de telles interpellations soient développées en Commission, alors qu'elles ont manifestement leur place en séance publique. En tant que membre du Groupe MR, je voudrais que ceci soit acté pour le Bureau du Parlement. Il nous est impossible, dans de telles conditions, de réaliser notre travail dans la sérénité. Tout le monde reste insatisfait.

M. le Président. – Rapport sera fait à la Conférence des Présidents. Je propose à M. le Ministre de nous exposer sa réponse à l'interpellation qui vient d'être développée.

LES ACTIONS MENÉES EN VUE DE LUTTER CONTRE LE PHÉNOMÈNE DES LOGEMENTS PRÉCAIRES SOUS TOUTES SES FORMES – SUITE

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie les interpellants dont les questions renvoient à trois domaines spécifiques : la zone occupée, le plan HP et le problème des «marchands de sommeil».

Tout d'abord, sachez que la zone occupée de Louvain-la-Neuve n'était pas intégrée dans un plan d'habitat. Celle-ci avait fait l'objet d'une convention entre l'UCL, la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et les occupants du site. Cet accord permettait le respect du mode de vie des occupants dans une atmosphère de confiance et de respect mutuel. Cela supposait, entre autres, la remise à neuf des bâtiments et la limitation à six du nombre de caravanes. J'ajoute que seuls les signataires étaient concernés par cet accord. Or, il apparaît que les occupants n'ont pas respecté cette convention. En effet, certaines personnes vivaient sur le site alors qu'elles n'étaient pas signataires. Il faut signaler, par ailleurs, que la présence d'enfants en bas âge sur le site n'était pas prévue.

La société «Notre Maison» a récemment rencontré quatre personnes désirant intégrer un logement à titre provisoire. Une cellule d'accompagnement a été mise en place pour aider ceux qui le désiraient à se réinsérer.

L'inspecteur chargé d'évaluer l'état des maisons n^{os} 109 et 111 présentes sur le site les a déclarées habitables, même si certains points demeuraient améliorables. Il a cependant refusé de visiter les caravanes, arguant qu'il ne s'agissait pas d'habitats. Les responsables du service incendie ont déclaré, pour leur part, la maison n° 111 inhabitable. En ce qui concerne les caravanes, les problèmes rencontrés concernaient, pour l'essentiel, les installations électriques. Selon les pompiers, huit améliorations techniques s'avéraient nécessaires.

Il faut bien savoir que le public dont il est question ici ne constitue pas un interlocuteur facile. Les habitants de la zone occupée ont une susceptibilité à fleur de peau. Il ne faut pas croire que nous sommes face à des personnes incultes. J'ai rencontré notamment un éducateur et un comptable. C'est pourquoi, il n'est pas facile de donner une réponse autoritaire. Tous désirent maintenir leur mode de vie communautaire.

Cependant, je n'ai aucune indulgence quant au fait d'avoir exposé de jeunes enfants à ce mode de vie. Les occupants ont agi là avec une légèreté inacceptable.

Parmi ceux-ci, ceux qui l'acceptent seront relogés, d'autres seront réinstallés ailleurs. J'ai d'ailleurs proposé à la ville de procéder à l'achat d'un terrain à équiper pour les caravanes. J'attends une réponse de la ville et de l'UCL.

Concernant le plan «habitat permanent», une évaluation est prévue pour la fin du mois de mai. Je puis néanmoins déjà vous dire que le principal problème concerne le replacement en logement urbain. Il y a donc non seulement un problème au niveau du coût, mais aussi en matière d'environnement. Dès lors, soit les communes doivent aménager ces lieux, soit elles doivent fermer le site.

Il faudrait par ailleurs augmenter notre offre de petits logements destinés à une ou deux personnes. Nos carences en ce domaine favorisent le développement des «marchands de sommeil».

En matière de salubrité des logements, la chose est strictement définie. De plus, les communes ont une certaine latitude en matière d'intervention. Je pense donc que l'arsenal juridique est complet. Il existe, en outre, deux mécanismes de contrôle : le permis de location et l'enquête de salubrité.

Il est à noter qu'aucun des logements fermés à Liège ne disposait de permis de location. Ces bâtiments avaient en effet été déclarés insalubres. Face à l'inaction des propriétaires, la Police a dû réaliser l'action musclée qui a été relayée par les médias. Le permis de location n'a de sens que si on a les moyens de forcer les propriétaires récalcitrants.

Les sanctions pénales à leur égard existent. Mon administration informe régulièrement les parquets des manquements qu'elle constate. Cependant, ceux-ci donnent rarement suite à nos interpellations. C'est pourquoi, il faudrait prévoir des sanctions administratives pour pouvoir frapper plus directement. J'ajoute que le Bourgmestre a le devoir de réagir très rapidement à mes informations. La commune est en effet le niveau de pouvoir agissant en ce domaine. Je pense qu'il faudrait lui donner des moyens positifs d'actions. J'entends par là la possibilité d'entreprendre la construction de logements publics sociaux ou la possibilité de passer par des sociétés de logements. En ce sens, les communes doivent avoir davantage de moyens.

J'espère avoir ainsi répondu à vos questions.

(M. Senesael, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel à 15 heures 25 minutes.)

M. Michel de Lamotte (cdH). – Il est un fait que près d'un ménage sur deux est constitué d'une ou deux personnes. En matière d'habitat permanent, les communes qui procèdent à l'achat d'habitats dans les campings se trouvent confrontées à des contraintes nouvelles. Il faudrait, dans ce cas, redéfinir la notion de camping. Il faudrait peut-être adresser une circulaire aux communes relative au permis de location car la problématique des «marchands de sommeil» est des plus préoccupante. Il me semble par ailleurs que les parquets jouissent d'une initiative particulière en matière de traite des êtres humains. Or, les «marchands de sommeil» me semblent liés à ce type de criminalité. Je voudrais que vous puissiez interpeller la magistrature sur ce sujet précis.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Tout d'abord, il faut savoir qu'en Wallonie une personne sur quatre vit seule. Dès lors, il faut augmenter le nombre d'habitats plus petits. Il y a en effet des logements qui sont sous-occupés. En outre, je signale qu'il existe des individus qui pratiquent la fraude sociale en prétendant vivre seuls. Dans certains cas connus de tous ici, on voit 99 % des personnes se déclarer isolées alors que ce n'est pas le cas. Par ailleurs, ceci implique une double fraude. D'une part, la société de logements ne perçoit pas de juste loyer et d'autre part, ces personnes disposent en réalité d'un revenu complet. Ceci empêche certaines personnes d'avoir accès à un logement public. Elles se retrouvent alors à la merci des «marchands de sommeil».

Je m'engage à ce propos à envoyer une circulaire aux municipalités. Je voudrais enfin remercier la ville de Liège qui, par son seul exemple, a «réveillé» un grand nombre d'acteurs.

M. Michel de Lamotte (cdH). – Je remercie la Commission pour l'attention qu'elle porte à ces questions. Une chose qui aurait été impossible en séance plénière.

LE PROJET DE LIGNES DIRECTRICES DE LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES ET LES AIDES D'ÉTAT AU DÉMARRAGE AU DÉPART D'AÉROPORTS RÉGIONAUX ET LA COHÉRENCE INTERNE DES POLITIQUES WALLONNES

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Le 8 janvier dernier, la Commission européenne adressait aux États-Membres une circulaire relative aux aéroports régionaux. Les États étaient invités à faire part de leurs remarques et observations. Le Gouvernement wallon a arrêté sa position le 3 mars. Bien que sa réponse ait contenu des éléments confidentiels, la presse a aussitôt répercuté les grandes lignes de

cette réponse. Au vu de ces informations, je pense que le Gouvernement se doit de répondre à certaines interrogations.

Nous pouvons nous féliciter que la Commission européenne clarifie les règles du jeu applicables au secteur des aéroports. Parmi d'autres effets positifs, cette clarification devrait avoir pour conséquence de formaliser juridiquement des règles communes pour les compagnies aériennes «à bas coûts».

D'une certaine façon, nous pouvons aussi comprendre le souhait du gouvernement de veiller au développement futur des aéroports régionaux wallons. Ce souci affleure dans plusieurs remarques de la position du 3 mars et il s'explique très largement par la peur d'avoir fait fausse route et de perdre les très lourds investissements publics consentis à cet effet. A la lecture de la position du Gouvernement, on ne peut se départir du sentiment qu'on a principalement à faire à un plaidoyer *pro domo*, essentiellement dicté par le souci de satisfaire aux desiderata d'un tiers absent : une certaine compagnie irlandaise qui *de facto* détient sur l'aéroport de Charleroi un quasi-monopole onéreux pour nos finances publiques, en use et en abuse au point que même le Gouvernement wallon a finalement dû l'attraire en justice.

C'est quasi une certitude quand on découvre que le Gouvernement wallon plaide contre l'avis de la Commission européenne pour le maintien de la possibilité de rabais sur les charges d'assistance en escale dans les aéroports dépassant le seuil de deux millions de passagers.

Soit dit en passant, on peut se poser la question de savoir s'il vaut mieux, pour la Région wallonne et l'avenir durable de l'aéroport de Charleroi, tout faire pour garder Ryanair ou, au contraire, plaider pour une véritable régulation du marché des aéroports régionaux et des sociétés aériennes à bas coûts.

C'est probablement cette crainte qui motive le Gouvernement de convaincre la Commission qu'il n'y a pas de concurrence que partielle entre les aéroports régionaux et les aéroports nationaux ou communautaires. On peut ainsi lire que «cette concurrence (entre les grands *hubs* communautaires et les aéroports régionaux) ne s'opère que sur certains segments du transport aérien (*low cost*, charters ou compagnies régionales)».

Encore faudrait-il que la position du Gouvernement fasse preuve de cohérence interne. C'est ainsi que le Gouvernement wallon plaide très justement pour que la Commission européenne définisse clairement ce qu'il faut entendre par «zone d'attraction économique et de population». Sur le fond de cette demande, nous sommes d'accord, puisque nous vivons dans une région à forte concentration d'aéroports nationaux et régionaux. Par contre, nous ne pouvons qu'être en désaccord avec l'argumentation développée quand elle s'appuie très précisément sur le fait que l'ouverture d'une liaison aérienne entre Charleroi et Dublin a stimulé la fréquentation des vols entre cette ville et Zaventem.

Face aux données chiffrées qui révèlent l'impact nuisible, pour l'environnement, de l'activité économique, on attrape le vertige et on s'interroge. Peut-on encore sérieusement parler de «développement durable comme axe transversal des politiques wallonnes» ? Mieux vaudrait aborder la question des relations entre aéroports nationaux et régionaux dans l'espace Belgique/Nord/Pas-de-Calais/Luxembourg/Pays-Bas/Ruhr sous l'angle de la complémentarité plutôt que de la concurrence. Faut-il, sur ce point, rappeler que Liège est à mi-chemin entre Bruxelles et Cologne et que Eupen est à peine plus éloignée de cette ville et du Rhin que Mouscron de Dunkerque et de la mer du Nord ? Cette approche est d'autant plus nécessaire que la Wallonie n'a pas de véritable noyau centripète et qu'elle trouve, au contraire, tout son sens dans sa qualité de centre des régions qui l'entourent.

Cette interrogation sur la cohérence des politiques wallonnes devient encore plus stridente quand on s'aperçoit que le Gouvernement wallon s'inscrit en faux contre le fait que la Commission européenne envisage d'interdire toute aide publique au lancement d'une nouvelle ligne aérienne s'il existe une alternative ferroviaire à grande vitesse. Apparemment, le Gouvernement wallon choisit la logique du marché, peu importent les conséquences par ailleurs. Ont-ils déjà oublié les engagements de Kyoto

et le changement climatique ? Un Gouvernement qui n'arrive déjà pas à financer ses propres besoins en infrastructures peut-il sérieusement envisager de les dédoubler, ou compte-t-il encore sérieusement sur l'Union européenne pour investir «en doublon» un argent dont elle a tant besoin pour financer des besoins criants dans les nouveaux États-Membres ? En termes de développement durable, l'intermodalité doit être comprise comme la complémentarité entre les différents modes de transport.

L'évolution du transport aérien ne va pas sans générer un ensemble de conséquences pour le moins négatives. Il convient donc de maîtriser sa croissance, en encourageant les alternatives à l'avion, en particulier sur les courtes et moyennes distances. De plus, chaque passager aérien émet autant de gaz à effet de serre que s'il était seul en grosse voiture ou en petit camion sur la même distance ! Le TGV a remplacé les vols entre Bruxelles et Paris. Il serait, à nos yeux, d'autant plus stupide de revenir en arrière, sous prétexte de concurrence ou de stimulation de la fréquentation des lignes que le service rendu s'accompagne d'une charge moindre pour l'environnement. Dès lors, cela a-t-il un sens que les pouvoirs publics usent leurs deniers à ranimer la concurrence entre un mode de transport désastreux pour la planète et un autre (le TGV), tout aussi efficient, mais nettement plus respectueux de notre santé et de notre environnement ?

Outre M. le Ministre André Antoine, nous aimerions donc aussi entendre M. le Ministre Benoît Lutgen, compétent pour l'environnement, sur la façon dont il arrive à concilier le respect des engagements pris à Kyoto et le discours officiel wallon sur le développement durable comme «axe transversal» des politiques wallonnes avec ladite position du Gouvernement wallon, notamment sur la question des aides publiques au transport aérien quand celui-ci entre en concurrence avec le rail rapide.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en son nom et au nom de **M. Benoît Lutgen**, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme. – Par courrier du 27 janvier 2005, la Commission a sollicité l'avis des autorités belges sur son projet de lignes directrices portant sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux.

Avant de rendre l'avis du Gouvernement wallon, j'ai consulté la DG3 du MET, la SOWAER, la SAB et la BSCA. Un contact a également été pris avec la Région flamande – qui dispose de trois petits aéroports -, de manière à ne pas être en contradiction avec leur position, ainsi qu'avec le Fédéral. Au cours de la rencontre multilatérale du 9 mars 2005 avec la Commission européenne, l'expert de la Région wallonne a parlé au nom de la Belgique. Nous avons donc parlé d'une seule voix, ce qui nous a rendus plus forts.

Je me félicite de l'écoute favorable des représentants de la Commission européenne à l'égard de l'avis de la Région. Cet avis était particulièrement attendu par les instances européennes et les autres pays qui aident leurs aéroports régionaux, eu égard au contexte de l'affaire Ryanair.

J'ai, en outre, demandé qu'existent des règles identiques pour tous en manière telle que tout le monde soit traité de la même manière et qu'il n'y ait plus de tentation de chantage. Nous avons eu à cet égard une écoute favorable de la Commission européenne. J'ai en outre regretté que rien n'existe en matière de vol de nuit. Nous n'avons pas reçu de réponse sur la législation applicable en la matière. Il n'y a rien non plus en ce qui concerne les mesures d'accompagnement. Ce que fait la Région wallonne, notamment en matière d'achat de terrain ou d'insonorisation, les autres pays ne le font pas. Cela réduit les moyens financiers dont nous disposons pour accompagner nos aéroports.

Un encadrement trop strict ou parfois contradictoire peut avoir des conséquences négatives sur le développement des aéroports régionaux qui tentent de surmonter leurs désavantages naturels. Il est bien sûr plus facile de développer un aéroport à Zaventem qu'ailleurs. Les capitales ont une longueur d'avance en ce domaine et il est clair que les régions accusent, par comparaison, un déficit de notoriété.

À titre personnel, j'ai inspiré mon intervention du travail réalisé par le précédent Gouvernement, mais aussi de l'intervention de Jean-Claude Van Cauwenberghe devant le Comité des régions. Il avait souligné l'intérêt public à développer les transports aériens. Ce qu'a exprimé Jean-Claude Van Cauwenberghe a été repris comme tel par le Comité des régions.

À cet égard, l'avis rendu d'initiative le 14 juin 2004 par le Comité des Régions, sur les compagnies aériennes *low cost* et le développement territorial, soulignait déjà la nécessité *«de reconnaître qu'il est dans l'intérêt public de maintenir et de développer le réseau de services aériens régionaux, y compris ceux fournis par les transporteurs low cost. Des investissements du secteur public soigneusement ciblés peuvent jouer un rôle modeste de catalyseur susceptible d'engendrer des avantages consé - quents pour l'économie locale et régionale.»*

La Commission semble avoir compris l'enjeu pour l'économie des régions d'Europe, et pour celle de la Région wallonne en particulier, qu'il y a à assurer l'éclaircissement des règles de financement des infrastructures aéroportuaires, la modification de la typologie des aéroports, les précisions quant au principe de l'investisseur privé, la critique du risque de remise en cause des contrats de concession existants, ou encore la définition de la notion de *«zone d'attraction»*.

J'ai demandé des précisions relatives au texte pour ce qui concerne les investissements. La Commission parle d'un partenariat public-privé à 70/30, mais nous manquons de précisions dans l'application de ces données. Des problèmes techniques existent donc.

(M. Borsus, Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 16 heures 4 minutes.)

Il y a beaucoup de questions à éclaircir. En plus, il faut se mettre d'accord à 25, ce qui sera difficile.

Le Gouvernement veut défendre Liège et Charleroi car des investissements importants ont été consentis et il y a là des perspectives d'emploi qui doivent être soutenues.

La Région wallonne ne peut se permettre de sacrifice dans le domaine de son développement économique ; d'autant qu'elle ne peut profiter que beaucoup trop peu des investissements ferroviaires dont elle a besoin.

À titre personnel je m'inscris dans la continuation de ce qui a été fait par le Gouvernement précédent et je vais aller vite, notamment en matière d'insonorisation et de gestion immobilière. Je relève par ailleurs que des critiques sont intervenues au sujet des avions qui seraient trop polluants. C'est un débat de société de dimension internationale. Observons par ailleurs que la tendance trafic est à la croissance et que nous n'avons pas d'alternative. Je prends, à cet égard, l'exemple de Liège et de la thématique import-export avec la Chine. Pour certaines distances, nous n'éviterons pas le recours à l'avion.

En ce qui concerne l'articulation du rail et de l'air, en l'état actuel du texte, la Communauté européenne prévoit, dans son projet de lignes directrices, que les aides au démarrage ne seraient pas admissibles pour une nouvelle liaison aérienne sur laquelle il existerait une alternative ferroviaire à grande vitesse. Le Gouvernement wallon estime que cette condition supplémentaire est discriminatoire à l'encontre des aéroports régionaux et certainement des aéroports wallons. Elle est, par ailleurs, en contradiction avec les principes développés par la Commission dans son Livre Blanc où l'intermodalité implique une complémentarité entre le rail et l'aérien. Il ne s'agit donc pas de privilégier l'avion par rapport au train à grande vitesse, mais de promouvoir la complémentarité entre ces deux modes de transport.

Pour le reste, vous avez souhaité interroger mon Collègue le ministre Lutgen. Il me dit que la cohérence interne sera maintenue en matière de développement durable, notamment grâce à des initiatives prises dans le cadre de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit de l'environnement qui englobe les différentes sources de nuisances sonores, rail et

routes notamment et dans le cadre duquel une cartographie générale du bruit devrait être élaborée pour le 30 avril 2007. Pour ce qui concerne la problématique des émissions de CO_2, il me fait dire qu'il faudra analyser ce problème de manière beaucoup plus globale – énergie, secteur industriel, etc. – et être vue sous un angle international afin de ne pas isoler les seuls aéroports régionaux.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – J'observe que, pour ce qui est des considérations du Gouvernement relatives aux propositions de la Commission, il a été réagi rapidement, mais j'attire votre attention sur les évolutions qui interviendront en matière de capacité multimodale. Cela appelle une stratégie de mobilité. Je rappelle, en outre, que ma question faisait référence aux compagnies *low kost* et à des distances de l'ordre de 1.200 km, pas à la Chine.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en son nom et au nom de **M. Benoît Lutgen**, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme. – Je marque ma préférence pour le rail pour toute une série de lignes, mais j'observe avec vous qu'existe parfois des impératifs de confort et de mobilité. Il faut se rendre compte par projet par ailleurs, de l'importance des investissements à consentir.

M. le Président. – Ceci clôture l'interpellation de M. Wespael.

LES MESURES COURAGEUSES À PRENDRE EN MATIÈRE D'ACCÈS AU LOGEMENT ET EN MATIÈRE DE SOLIDARITÉ ENTRE LES COMMUNES WALLONNES DANS LEUR POLITIQUE DU LOGEMENT

M. Léon Walry (PS). – La question de l'accès à un logement décent et durable est indissociablement liée à trois problématiques qui vous ont déjà été soumises depuis votre entrée en fonction

J'y reviens, dans le contexte de récents événements dramatiques sur le plan humain et d'une actualité parlementaire qui verra bientôt le Code wallon du logement retouché une nouvelle fois, tandis que le plan transversal «inclusion sociale» interviendra prochainement dans nos débats.

Le logement, lorsqu'il est évoqué comme un droit, se doit d'être discuté de manière transversale. Voilà donc pourquoi vous me permettrez de lire le Plan Habitat Permanent et le Plan «Inclusion sociale» à la matière dont vous avez la charge.

Les problématiques peuvent se développer dans toute la Wallonie. Cependant, le Brabant wallon se distingue par la spécificité de son marché immobilier et l'offre de logements qui en découle.

Ma question vise autant les jeunes ménages qui éprouvent des difficultés à accéder, à un prix encore raisonnable, au marché de l'immobilier, que les personnes en décrochage social qui sont hébergées dans des conditions indignes d'un pays européen.

Laisser les prix augmenter sans tenter de prendre un certain nombre de mesures correctrices, revient à interdire l'accès d'une bonne partie du Brabant wallon à ces jeunes ménages, mais aussi à privilégier *de facto* une certaine catégorie de population aisée, ce qui, dans le chef de certaines communes, n'est pas dénué d'intérêt.

Je sais l'attention que vous portez à une actualisation des Zones d'initiative privilégiées (les ZIP). Il s'agit là d'un levier parmi d'autres qui doit permettre à l'action publique de corriger l'évolution vertigineuse des prix.

J'opère une brève parenthèse pour saluer l'initiative prise dès votre entrée en fonction afin de libérer de nouveaux espaces, les ZAD renommées ZAC.

La Déclaration de Politique régionale précise à ce sujet : *«Le Gouvernement prendra les mesures réglementaires nécessaires pour cibler au mieux les interventions publiques dans les zones prioritaires(…). À cette fin, le Gouvernement s'engage à (…) :*

– octroyer des incitants et aides majorées dans les ZIP/quartiers en difficultés ;

– majorer, dans les zones à forte pression foncière, le plafond de revenu cadastral donnant droit à la réduction des droits d'enregistrement ;

– relever, dans les zones à forte pression foncière, les plafonds d'accès aux incitants et aux aides, notamment en ce qui concerne la valeur vénale de l'immeuble concerné dans le cadre des droits d'enregistrement».

L'actualité récente nous rappelle que nous devons réserver des politiques spécifiques aux populations les plus exposées aux aléas de l'existence.

Nous connaissons tous, de près ou de loin, dans le Bravant wallon, un des chancres qui servent de refuge à ces populations.

Le Plan Habitat Permanent lancé, au cours de sous la précédente législature, sous la direction du Ministre-Président, doit permettre d'enrayer ce phénomène de précarisation dans le logement.

L'essentiel de ce plan transversal porte sur d'autres zones que celles du Brabant wallon. Toutefois, nous sommes également confrontés à un phénomène similaire de précarisation de l'habitat qui est loin d'être isolé.

Ma question sera donc simple : pouvez-vous nous brosser un état des lieux de ces zones précaires et nous dire quelles mesures vous prendrez durant les mois à venir pour éradiquer progressivement ce type d'habitat ?

Par ailleurs, j'estime qu'il est définitivement impossible de parler de politique du logement pour tous les publics, sans évoquer la nécessité de mener une politique territoriale solidaire entre les différentes communes qui constituent le levier local de la Région en matière de politique du logement.

Selon moi, cette législature doit permettre d'identifier, voire de sanctionner, les communes qui ne s'inscrivent pas dans les plans communaux du logement dans le cadre des appels lancés par la SWL en vue d'offrir un certain nombre de logements sociaux.

Ces communes mènent sciemment une politique de sélection des habitants qu'elles entendent attirer sur leur territoire. Elles flouent, par cette pratique, les communes limitrophes qui font l'effort de s'engager dans des programmes sociaux.

On assiste, dès lors, à une concentration des publics fragilisés dans certaines entités, au lieu d'offrir un accès équitable à ces publics que d'aucun qualifie systématiquement de «population à problèmes».

Le sujet est sensible, j'en conviens. Mais ne comptez pas sur moi pour fermer les yeux sur les agissements de certaines communes du Brabant wallon en la matière.

M. le Ministre, ne pensez-vous pas qu'il est grand temps d'instaurer un système qui pénalise de tels agissements ?

Je pense très précisément à la quote-part qui revient à chaque entité au sein du Fonds des communes et qui pourrait récompenser celles qui proposent un taux acceptable de logements sociaux et, inversement, pénaliserait celles qui refusent de s'inscrire dans cette dynamique.

Il ne vous appartient pas de régler la gestion du Fonds des communes, mais je voudrais savoir quelle sera votre position, lorsque vous serez consulté à ce sujet.

Parallèlement à cela, je veux insister sur le rôle difficile de l'élu local qu'est le Bourgmestre. Jamais, sans doute, autant de responsabilités n'auront pesé sur ses épaules, sur le plan tant civil que

pénal. En plus, ce mandataire est bien souvent démuni face aux situations d'urgence qui peuvent se créer dans son entité, dans le domaine du logement.

Je tiens à dire que je suis écœuré par les réactions indignes de certains hommes politiques suite au drame intervenu dans notre région.

La Wallonie dispose de leviers qui devraient permettre d'aider les publics précarisés. Il faut donc corriger les écarts de développement qui existent entre les différentes entités wallonnes. C'est une tâche himalayenne, mais je vous serais reconnaissant d'essayer.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – M. le Député, je vous confirme ma conviction et ma passion pour la politique du logement. La crise frappe toute la Wallonie. Je souhaite donc intervenir sur base de cinq points forts qui se concrétiseront par des décisions. En premier lieu, nous devons travailler sur le prix des terrains qui pèse beaucoup plus qu'avant dans cette problématique, puisque nous sommes confrontés à la raréfaction des biens. Il faudrait libérer des terrains, par exemple, à proximité des zones urbanisées. Cela concerne approximativement 18.500 hectares auxquels il faut ajouter 25.000 hectares de zone bleue dont nous pouvons user en recourant à un simple permis. Le décret RESA permet aux communes d'intervenir plus rapidement en la matière. J'observe que ces zones bleues reprennent également les zones blanches, ex SNCB.

Un deuxième axe est ma volonté de rendre le logement public plus performant et plus transparent. Je veux, en outre, augmenter les crédits en la matière. Dans une prochaine semaine, je consulterai les plans triennaux déposés chez Michel Daerden et qui n'ont pu être retenus, faute de moyens budgétaires. Ma volonté de repêcher des dossiers s'explique par mon souci de travailler rapidement. J'insiste sur ce que les communes qui n'ont pas introduit de plans communaux du logement ne seront pas concernées par cette mesure, puisque je ne reprendrai que ce qui a préalablement été déposé.

Un troisième axe est ma volonté de relance des agences immobilières sociales. Désormais, je ne les financerai plus forfaitairement, mais bien au nombre de logements qu'elles auront en portefeuille. En outre, je veux créer trois AIS supplémentaires car il existe une grande réserve de logements privés qui peuvent être réaffectés en logements publics.

Une autre démarche consistera à solliciter Didier Reynders afin qu'il abaisse à 6 % le taux de TVA sur la construction. Le Luxembourg applique 3 % seulement de TVA sur la première habitation. Cela va à l'encontre des informations qui étaient diffusées jusqu'alors. Par ailleurs, j'observe que la Commission a estimé que les logements sociaux doivent bénéficier d'un taux de TVA préférentiel.

M. Léon Walry (PS). – Il devrait en être de même pour les écoles.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je ne suis compétent que pour les maisons. J'attire votre attention sur la résolution du Parlement européen selon laquelle toute aide accordée à une société de logement public devrait faire l'objet d'une déclaration préalable, eu égard aux risques en matière de concurrence. Cela mettrait par terre tout notre régime d'aide aux logements publics.

Je veux favoriser l'accès à la propriété, en ce compris pour les locataires de logements publics. Cela suppose une modification du précompte immobilier.

J'en viens au rôle des communes. Je veux qu'elles soient plus actives. Je souhaite que les communes qui ne veulent rien faire ou qui refusent de s'inscrire dans la mixité de population en assument les conséquences.

Je veux, par ailleurs, notamment encore lutter contre les logements abandonnés et revoir le dispositif du «prêt jeunes» qui a provoqué un important effet d'aubaine.

Enfin, j'estime qu'il ne faut pas développer une vue unifiée de la Région wallonne et donc pas d'une politique unique en matière de logement. Il faut voir comment discriminer. Pour les ZIP, il faut concentrer les aides afin d'assurer davantage de vitalité. Pour ce qui concerne les zones à forte pression immobilière, il faut faire en sorte qu'elles puissent bénéficier d'incitants fiscaux.

Le travail n'est pas simple, mais j'ai déjà entrepris sa mise en œuvre. Aujourd'hui, il existe déjà des plafonds différents d'une région à une autre. Nous avons donc déjà inoculé la notion de discrimination dans les dispositifs d'aide.

Vous évoquiez, par ailleurs, le Plan Habitat Permanent. J'observe que 33 communes se sont engagées dans ce cadre.

M. Léon Walry (PS). – Le maçon est au pied du mur.

Je pense qu'il est nécessaire d'introduire des discriminations et de prévoir des incitants fiscaux. Sachez qu'aujourd'hui un couple de jeunes gens qui gagne 100.000 FB nets à deux et par mois est dans l'impossibilité de s'installer dans la province du Brabant wallon. Il est un fait qu'il existe des AIS dormantes qu'il faut «réveiller». Je crois qu'en ce domaine, l'intervention du Ministre Courard sera nécessaire.

M. le Président. – Nous interrompons nos travaux pendant quelques minutes.

– *La séance est suspendue à 16 heures 40 minutes.*

– *La séance est reprise à 16 heures 45 minutes.*

M. le Président. – Avant de céder la parole à M. Wesphael, je désirerais savoir si d'autres personnes désirent, comme M. Stoffels, transformer leur question orale en question écrite, ou simplement les reporter ? Puisque personne ne réagit, je donne la parole à M. Wesphael.

L'URGENCE DE METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE OPTIMALE DE SÉCURISATION DU TERRITOIRE WALLON AU REGARD DES MANQUEMENTS OBSERVÉS EN MATIÈRE DE RISQUES ET DE CATASTROPHES INDUSTRIELLES

M. Bernard Wesphael (Écolo). – J'en suis certain, vous aurez été attentifs à l'interpellation de mon Collègue fédéral Jean-Marc Nollet relative à l'existence, sur et sous un même lieu (Fleurus et Farciennes) d'une conduite de gaz à haute pression d'un type proche de celle qui a provoqué l'accident de Ghislenghien, à proximité du site nucléaire de l'Institut des Radios Eléments (IRE). Ce site étant par ailleurs pressenti pour le stockage de déchets radioactifs à plus grande échelle.

C'est assez surprenant et inquiétant. Permettre la coexistence d'une conduite de gaz à haute pression – qui a prouvé son degré de dangerosité – avec un site tel que celui-ci est saisissant. Laisser coexister une conduite de gaz à haute pression à proximité d'installations abritant de l'uranium hautement radioactif, envisager qui plus est d'y stocker des déchets nucléaires, c'est prendre trop de risques.

En cas d'explosion de type Ghislenghien sur le zoning provoquant des dégâts aux installations nucléaires et au système d'entreposage de l'uranium, il y aura diffusion d'isotopes radioactifs et pollution nucléaire dans toute la région. En fonction des vents dominants, les dégâts les plus importants se situeraient à Charleroi, à Nivelles, à Sombreffe ou à Fosses-la-Ville.

Il me paraît donc impératif de détourner cette conduite et de la déplacer à une distance de sécurité suffisante. L'IRE elle-même vient de demander le déplacement de cette conduite.

Il est quand même extraordinaire que le Bourgmestre n'ait été informé de la présence de cette conduite qu'en septembre 2004 alors qu'elle existe depuis 1973 !

Il faut noter également un autre accident qui a eu lieu le 13 mars dernier à Seraing. Bien qu'aucune victime directe ne soit à déplorer, cet événement a rappelé que Seraing comporte pas moins de deux sites Seveso et pourrait en recevoir un troisième. Comment est-il possible que ce genre d'installation puisse trouver place en zone urbaine ? En outre, comment se fait-il que l'on construise encore des logements dans les environs immédiats de ces installations ? Je pense que certains paliers ont été dépassés.

Vous ne serez pas surpris de m'entendre réclamer la mise sur pied d'une sous-commission sur la sécurité du territoire wallon. Pouvez-vous, MM. les Ministres, me donner votre position quant à cette proposition et me donner une idée du temps qu'il faudra attendre pour que cette question soit mise à l'ordre du jour ?

Parallèlement, quelles initiatives comptez-vous prendre quant à la coexistence d'une canalisation à haute pression et du site nucléaire de Fleurus/Farciennes ? Enfin, MM. les Ministres peuvent-ils me préciser où en sont les travaux de cartographie de ces canalisations dangereuses ?

Je me permets également de signaler que ma dernière interpellation s'était attachée à mettre en exergue la nécessité d'effectifs de pompiers suffisants. Il faudrait que la Région wallonne mène ce genre de politique d'un point de vue global.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en son nom et au nom de **M. Philippe Courard**, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique. – L'honorable Membre pose une question fondamentale, mais qui flirte malheureusement avec les limites de mes prérogatives. En effet, tout ce qui concerne les conduites de gaz dépend du Ministre fédéral Verwilghen ; quant aux politiques et réglementations des sites Seveso, c'est mon Collègue Lutgen qui est compétent. Je n'esquiverai cependant pas la question.

Tout d'abord, on ne peut pas comparer les sites de Fleurus et de Ghislenghien. Les conduites présentes à Fleurus sont nettement plus modestes puisque leur diamètre n'excède pas 30 centimètres. Il est vrai cependant que cette conduite se situe à 250 mètres des stockages de matériel radioactif. Fluxis a néanmoins prévu le déplacement de la canalisation.

D'autre part, seules les conduites de grand gabarit doivent être inscrites au plan de secteur ; ce qui explique que certains pouvoirs locaux ne sachent pas toujours très bien ce qu'il y a chez eux. L'article 123, § 3, du CWATUP impose désormais que soient communiquées aux autorités les canalisations à plus faible débit. Le Ministre Courard envisage même de prévoir une caution permettant d'assurer la bonne fin des travaux. Nous travaillons également à la communication des données entre les pouvoirs fédéral et régional.

Le Ministre Daras m'avait laissé un règlement technique relatif au gaz. Je l'ai réouvert récemment afin d'éviter qu'à l'avenir, il faille attendre une heure et demie avant qu'un agent compétent n'arrive sur les lieux d'un accident, comme cela s'est produit à Louvain-la-Neuve.

Le politique a donc réagi, comme vous pouvez le constater, mais le risque zéro n'existe pas. Nous vivons dans une région fortement urbanisée. Nous sommes donc soumis à certaines contraintes d'espaces. Cependant, si vous avez quelque suggestion que ce soit, je suis tout disposé à les entendre, pour peu qu'elles respectent les limites du pouvoir régional par rapport au pouvoir fédéral.

Avant de terminer, je signalerai que la firme Fluxis avait communiqué toutes les données à la commune dès le mois de février.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Tout ceci ne répond pas au manque de moyens et de personnel dans les casernes. Je pense qu'une analyse affinée de la situation en Wallonie est nécessaire. Je reste demandeur de cette sous-commission. Peu importe qui en aura la paternité effective. Je reste également scandalisé de voir que l'on construit environ 200 logements sociaux à proximité d'un site Seveso.

C'est le même comportement qu'avec les aéroports où on laisse les gens s'installer tout en sachant que le site est appelé à se développer.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en son nom et au nom de **M. Philippe Courard**, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique. – Pour ce qui est des sites Seveso, il y a, qu'on le veuille ou non, un plan d'ancrage décidé par mon prédécesseur. Il existe, pour ce genre de sites, des périmètres de sécurité, mais il m'est impossible de vous préciser *ex abrupto* si les logements se trouvent en deçà.

En outre, je me permets de vous rappeler que les effectifs de la protection civile dépendent du pouvoir fédéral. Il ne faut pas non plus négliger l'effort sans précédent qui a été consenti par les pouvoirs locaux en vue d'améliorer les services d'incendie.

Pour en revenir au site Seveso, je vous suggère de vous adresser directement à mon Collègue Lutgen. Mais gardez à l'esprit que, sur un territoire aussi petit que le nôtre, il est difficile de faire quoique ce soit sans se trouver à proximité de zones urbanisées. Je terminerai, en disant qu'il est normal de trouver des canalisations dans les zones d'activités économiques, puisque celles-ci ont besoin, par définition, d'énergie.

LE PLAN KYOTO

M. Léon Walry (PS). – Depuis le 16 février dernier, l'accord de Kyoto sur le changement climatique est entré en vigueur. C'est une étape importante.

Les conséquences des émissions de gaz à effet de serre ne peuvent plus être ignorées. Le réchauffement climatique ou l'épuisement des réserves d'énergies fossiles ont amené nombre de pays européens à inscrire la réduction de leur consommation d'énergie parmi leurs choix politiques.

La mise en œuvre des mesures du Protocole de Kyoto représente non seulement un signe politique qui marque les esprits, mais permet de répondre concrètement à la problématique de la pollution atmosphérique par des actes et de dresser la liste des objectifs à atteindre.

Pour entrer en vigueur, le Protocole devait être ratifié par 55 pays signataires, représentant au moins 55 % des émissions mondiales des pays industrialisés. Aucun effort ne sera demandé aux pays en développement pour ne pas prendre le risque d'anéantir les efforts de croissance. Après le refus des États-Unis de ratifier l'accord, bien que leurs émissions génèrent 36 % de la pollution mondiale par les gaz à effet de serre, il fallait absolument le vote du Parlement russe, c'est aujourd'hui acquis.

La Chine l'a également signé, mais ne doit rien faire. Bien qu'elle soit, une des plus polluantes au monde, la Chine ne peut pas être sanctionnée dans le développement de son économie. Une autre faille de l'accord est que l'aviation, un des secteurs les plus polluants, n'a pas non plus d'obligation Kyoto.

Mais revenons à notre «niveau d'action». Je le signalais déjà lors d'une précédente interpellation : nous ne pouvons admettre que seule une fraction de la population ou de l'industrie, sensibilisée à la

protection de notre environnement, supporte l'entièreté de l'effort à fournir. Pour atteindre cet objectif, il incombe aux pouvoirs publics de permettre aux gens de terrain de faire remonter leurs connaissances et leurs avis.

Outre les systèmes de permis d'émission, l'accord prévoit également un «mécanisme pour un développement propre» qui autorise des pays industrialisés à atteindre leurs objectifs par le financement de projets de réduction des émissions dans les pays en développement. L'achat de ces droits d'émissions liés à ces projets sera financé dans le cadre du Fonds Kyoto. Après 2007, on évaluera si les moyens disponibles dans le cadre du Fonds Kyoto sont suffisants pour couvrir la totalité des achats de droits d'émissions. Il y a là certainement une manière de soutenir nos engagements et notre industrie en matière environnementale.

Mais la Belgique doit également s'attaquer à ses problèmes, en réduisant ses émissions à domicile et le Plan pour le Maîtrise de l'Énergie est un bon moyen d'y parvenir. L'énergie en Wallonie, c'est une consommation relativement élevée, une consommation en croissance et une forte dépendance.

Parallèlement, nos engagements sont grands et les défis considérables. Je ne rappellerai ici que celui du Protocole de Kyoto qui nous impose une diminution de la production de gaz à effet de serre, de l'ordre de 7,5 % à l'horizon 2012.

Les impératifs figurent dans l'accord de Gouvernement : consommer moins, mieux et «plus propre». Ces considérations ne sont pas uniquement environnementales mais peuvent permettre une réduction de la dépendance énergétique de notre pays et être une réelle source de création d'activité. En effet, l'approche de la problématique du changement climatique peut constituer une opportunité pour un développement durable dont les facteurs essentiels sont l'emploi de qualité, la lutte contre la pauvreté, la redistribution équitable et la solidarité.

Les industries se sont déjà engagées, ces dernières années, auprès des gouvernements régionaux. Le logement et les transports sont des secteurs dans lesquels des actes politiques sont à prendre. En effet, la part de la facture énergétique dans le budget des ménages pèse de plus en plus lourd, au point qu'il a fallu instaurer un «Fonds social mazout» pour les ménages les plus démunis.

En Allemagne, une expérience a permis d'allier protection sociale, emploi et environnement. Afin de rencontrer les objectifs de Kyoto, de réduire la facture énergétique des ménages en isolant mieux les logements et mettre les chômeurs au travail, les promoteurs de cette expérience ont pointé le secteur de la construction. En 1998, la fédération syndicale DGT proposait au Gouvernement allemand une alliance pour l'emploi et l'environnement.

Le système invite les propriétaires, locataires ou associations de logements à soumettre des projets de rénovation (isolation du toit, des fenêtres, des murs …) à l'Alliance, en incluant des informations sur la réduction des consommations d'énergie qui y serait liée. Les projets sont choisis prioritairement sur base du critère de l'amélioration de l'efficacité énergétique. Si le projet est accepté, le candidat bénéficie d'un crédit à taux préférentiel pour son investissement.

M. le Ministre, vous avez la possibilité de mettre à profit la double compétence «Logement» et «Énergie». De quelle manière comptez-vous satisfaire aux exigences découlant de ces deux volets de votre portefeuille. Comptez-vous rationaliser ou créer des synergies en matière d'aides au logement et d'investissements économiseur d'énergie ? Comment comptez-vous penser le rôle des guichets de l'énergie ? Pensez-vous que le Gouvernement wallon puisse investir considérablement dans le logement et ainsi contribuer à la rencontre des objectifs de Kyoto, améliorer l'accessibilité de tous à l'énergie par une diminution des factures de chauffage, favoriser la croissance et l'emploi à travers une dynamique qui associe préoccupations sociales et environnementales ?

Une telle expérience pourrait-elle être financée entre autres par le Fonds Kyoto alimenté par des prélèvements sur le prix de l'électricité et destiné à financer partiellement la réduction des gaz à effet de serre ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Avant de répondre, je signalerai à l'honorable Membre que cette matière relève également des compétences du Ministre Lutgen. Pour certains points, il sera le seul à pouvoir donner des réponses satisfaisantes.

Il est vrai que le Protocole de Kyoto est un projet des plus ambitieux. Au niveau européen, 5.000 grandes entreprises se sont vues imposer un plafond en termes d'émissions de gaz à effet de serre. D'ici 2012, des objectifs plus ambitieux encore devraient être fixés. Pour 2020, c'est-à-dire demain, on envisage une réduction de 30 % des émissions. On comprend que l'Union européenne peut jouer ici un rôle phare. Il est vrai cependant que l'on note ça et là une position attentiste de la part de certains États. L'Italie, par exemple, n'est pas sûre de reconduire Kyoto 2, puisque des pays hautement pollueurs ne sont astreints à aucun effort.

Que faire de convaincant à notre niveau ? Il faut tout d'abord transposer la Directive européenne sur l'énergie des immeubles pour le 1er janvier 2006. En cette matière, c'est le Grand-Duché de Luxembourg qui est le plus avancé. Je compte d'ailleurs m'y rendre bientôt pour prendre connaissance de leurs initiatives.

De manière générale, c'est une économie civique que nous devons mettre en place. Celle-ci va bouleverser nos habitudes. Ces changements énormes vont toucher le logement, les bâtiments du secteur public, les écoles et les installations sportives. C'est dire si la tâche est immense. Nous comptons à ce propos harmoniser notre position avec la Région flamande. Une asymétrie en ce domaine serait assez malvenue.

Je compte par ailleurs intégrer au CWATUP le contenu de certaines de ces nouvelles normes.

Il convient cependant d'effectuer un ciblage dans l'utilisation de nos moyens. Nous comptons nous concentrer sur les habitations en suivant le principe «prime à la hausse, facture à la baisse» dont nos concitoyens sont si friands.

Par ailleurs, nous serons amenés à remplacer le système de chauffage électrique par un système au gaz dans les logements sociaux. Le Ministre Daras disposait pour ce faire d'un million d'euros. Cependant, rien n'a été dépensé, tout simplement parce que personne n'a demandé quoique ce soit. Il faudra donc obliger les sociétés du logement à s'exécuter.

Quant aux guichets de l'énergie, je vous le dis sans détour, ils sont appelés à disparaître. Ils seront fusionnés avec les guichets du logement et de l'eau. C'est un modèle que nous comptons imposer à travers toute la Wallonie.

Je dirais encore un mot de l'excellent plan «Daerden» qui prévoit un milliard d'euros pour le logement. Toutefois, celui-ci ne met pas assez l'accent sur l'aspect énergétique. Il faudra donc travailler en ce sens.

En outre, nous espérons pouvoir utiliser les fonds structurels pour nos politiques d'énergie. C'était en tout cas le souhait des États réunis à Prague.

Soit nous procéderons en favorisant le tiers investisseur, soit nous créerons un véhicule qui permettrait, par voie de débudgétisation, d'effectuer en une fois un énorme effort de transformation.

M. Léon Walry (PS). – Nous sommes sur la même longueur d'ondes. Je pense que le sujet est tellement important que, suite à cette interpellation, il faudrait déposer une proposition de résolution qui consacrerait notre volonté dans ce domaine.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pourquoi ne pas proposer de procéder à un vaste exposé des possibilités en termes de primes ?

M. le Président. – Dont acte. Nous pourrions même envisager de réunir une Commission conjointe avec celle de l'Environnement.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pourquoi ne m'accompagneriez-vous pas au cours de ma visite au Grand-Duché de Luxembourg afin d'évaluer par vous-même les réalisations effectuées sur place ? Nous pourrions même envisager un déplacement en Autriche où certaines localités de moins de 1.000 habitants ont développé des politiques tout à fait originales.

M. le Président. – C'est une excellente idée. Nous retiendrons donc la proposition de résolution, le déplacement au Grand-Duché de Luxembourg et/ou en Autriche ainsi que la réunion d'une Commission conjointe.

LE DÉCLIN DU RAIL WALLON

Mme Véronique Cornet (MR). – De manière récurrente, de nombreuses voix se font entendre pour dénoncer un réseau wallon délabré et un rail flamand flambant neuf.

Même si la SNCB, de son côté, s'obstine à répéter que les investissements sont répartis dans le respect de la clef 60 % pour la Flandre et 40 % pour la Wallonie, je reste très circonspecte quant à l'exécution complète de ces investissements en Wallonie. En effet, non seulement le trafic, beaucoup plus dense en Flandre incite à ce qu'on y investisse davantage, mais surtout, le manque de consensus en Wallonie autour de projets clairement définis empêche toute défense unanime des intérêts wallons auprès du Ministre de tutelle.

De plus en plus, le rail wallon est confronté à des querelles intestines et des sous-régionalismes qui plombent une politique ferroviaire globale et cohérente en Wallonie.

Au fil du temps, les ambitions ferroviaires ont été revues à la baisse, voire, dans certains cas, purement et simplement enterrées. À titre d'exemple, citons la création d'une ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Luxembourg, ou encore la nouvelle dorsale wallonne qui, selon les récentes déclarations du Ministre-Président relatives à la décision du Gouvernement wallon du 9 décembre 2004, ne fait plus partie des priorités wallonnes.

Quant aux modalités de financement des investissements ferroviaires wallons, je n'y trouve malheureusement pas davantage de cohérence. Le Ministre-Président évoque un montant de 448 millions d'euros libéré pour pré financer des projets jugés prioritaires par le Gouvernement wallon, et vous, M. le Ministre, vous proposez un partenariat entre le secteur public et le secteur privé pour financer certains grands projets comme Eurocap Rail.

Or, si la nature des projets flamands permet de répercuter une partie du coût de l'investissement sur l'usager en prélevant un montant par tonne transportée, le projet wallon, en revanche, destiné au transport de personnes, ne se prête pas à une telle répercussion sur l'usager, réduisant par là même, l'intérêt des banques à financer ce type de projet.

Mais il y a pire encore. Le réseau ferré wallon, plus dense et inscrit dans un relief particulièrement accidenté, implique que la majeure partie des fonds soit engloutie dans son entretien réduisant les montants consacrés aux investissements. Malgré cette difficulté de disposer des moyens suffisants à

financer les projets prioritaires wallons, je suis stupéfaite de lire que les montants destinés à financer la modernisation et la sécurisation du rail seront finalement affectés à la rénovation de bâtiments comme la gare de Mons.

Quand, M. le Ministre, va-t-on enfin parler d'une seule voix ? Quand va-t-on enfin porter un projet clair et constant dans le temps ? Quand va cesser ce saupoudrage, source de baronnies clientélistes qui témoignent d'un sous-régionalisme dépassé et inacceptable face à l'enjeu essentiel que représente un rail wallon fort et attractif ?

Vous répondrez que les investissements de la SNCB n'entrent pas dans le champ de vos compétences et que votre rôle se limite à celui d'un magistère d'influence. Il est cependant de votre rôle d'intervenir et vous avez le pouvoir d'influer considérablement dans ce dossier, le tout étant de le vouloir.

Je ne peux à cet égard que vous renvoyer à l'attitude exemplaire de vos homologues flamands qui, sans se retrancher derrière un seuil de compétences fixé et malgré une succession de ministres de couleurs politiques différentes, ont toujours imposé, par un consensus global, une vision cohérente et à long terme du rail en Flandre.

Pourriez-vous, M. le Ministre, nous préciser quel est le projet commun que vous envisagez de porter ? Quel sera l'avenir de la dorsale wallonne ? Peut-on espérer un jour voir aboutir le projet Eurocaprail ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je tiens à vous livrer ma conviction dans le domaine que vous évoquez. J'observe d'abord que la SNCB relève de la compétence fédérale et je vous rappelle que le Gouvernement fédéral a souhaité réduire de 13 % la dotation de la SNCB. Suite à cette diminution de 13 %, concomitante aux obligations d'investissements faites à la SNCB, M. Vande Lanotte a imaginé le système du partenariat public-privé, dans le cadre duquel la Région est appelée à la rescousse du Fédéral. En réponse aux considérations que vous avez développées je souligne que le Gouvernement wallon a dégagé un montant de 448 millions d'euros et n'a, en aucun cas, «soigné les baronnies». En effet, 366 millions d'euros du montant cité sont destinés à l'axe Bruxelles-Luxembourg. J'ai repris, à cet égard, la décision du Gouvernement précédent, portée par la théorie de M. Daras. Nous prenons également en considération la première phase de la future gare de Gosselies qui est reliée au réseau pour la ligne 140 Charleroi-Ottignies, mais peut également être desservie ultérieurement par la dorsale wallonne.

Le seul élément neuf est leur *Park & Ride* de Louvain-la-Neuve que la ligne du RER rendait indispensable. Je souligne que cet élément aussi se trouvait dans le programme établi par M. Daras. Cette demande participe à la volonté exprimée dans le cadre d'EuropCap rail au sujet de laquelle nous avons bien avancé. C'était d'ailleurs le seul investissement qui recueillait l'intérêt des investisseurs.

Grâce au partenariat public-privé, on est passé, pour ce qui concerne les budgets dont dispose réellement la SNCB, d'une réduction de 13 % à une réduction de 5 %. Des instances sociales ont effectivement dénoncé la «gabegie des gares», mais les montants concernés représentent, en tout, 36 millions d'euros pour Mons et Charleroi, sur un montant total de 6,800 milliards d'euros. Il est donc inexact de prétendre que l'on a agi «pour la gloriole» du politique.

Sur l'ensemble du dossier, le Gouvernement wallon est vigilant, mais il n'est pas à la manœuvre. Contrairement au Gouvernement fédéral et à la Présidence du Conseil d'administration de la SNCB, actuellement occupée par Mme Offergeld, du MR. Je vous invite donc, Mme la Députée, à développer à l'égard du Fédéral, la même vigilance que moi.

Soyons, en outre, attentifs à la position de nos Collègues flamands : Mme Van Brent propose de régionaliser les petites lignes pour relancer la politique de transport en commun !

Pour ce qui me concerne, ce que j'exécute n'est rien d'autre que ce qui a été discuté à Ostende.

Pour ce qui concerne la dorsale wallonne, on en est au stade de la réflexion avancée alors que l'étude de rentabilité relative d'EuropCap Rail doit être remise fin avril. Je souhaite donc poursuivre ce qui a été entamé par l'ancien Gouvernement.

J'attire encore votre attention sur les coûts, notamment en matière de structures et d'entretien. Ils sont colossaux.

Je rencontrerai, ce vendredi, Monsieur Luc Lallemand et discuterai avec lui de l'évolution des dossiers qui retiennent notre intérêt. J'exerce donc avec conviction mon magistère d'influence, mais j'observe qu'on ne nous écoute que lorsque nous évoquons le partenariat public-privé.

Mme Véronique Cornet (MR). – M. Antoine est un bon Ministre du Logement, mais je ne peux en dire autant de ses compétences en matière de transport. Le dossier SNCB est effectivement, pour partie, de compétence fédérale et j'encourage le Ministre à tout faire pour qu'il le reste. Toutefois, lorsque vous indiquez que le Fédéral a réduit les moyens disponibles, j'objecte que le Gouvernement wallon, lui, ne s'est pas arrêté à un choix d'investissement. Le précédent Gouvernement avait fait acter sa volonté de préfinancer des projets, notamment celui de la dorsale wallonne et celui des investissements en matière de transport de marchandises. Nous observons aujourd'hui, que les choix en matière d'investissements varient. Ici, nous parlons de modernisation du rail, de l'image d'une Région, mais il faudrait investir massivement dans la modernisation du réseau, à peine de connaître des problèmes en matière de sécurité. Vous évoquez la taille réduite des investissements consentis dans des gares, mais j'observe que ces moyens, même limités, auraient pu être consacrés à d'autres fins. Je regrette donc que le Gouvernement wallon ne fixe pas une ligne directrice ou ne s'y tienne pas. Il aurait fallu se tenir au choix arrêté sur base de l'enveloppe connue.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Qui décide au sujet de la SNCB ? Le Gouvernement fédéral où siègent M. Reynders et Mme Onkelinx mais pas moi.

Donnez-moi un élément que nous aurions retiré de la liste initialement arrêtée. Nous avons délibéré le 9 décembre, sur le partenariat public-privé, sur base des choix arrêtés par le Gouvernement précédent. J'ai repris les priorités wallonnes telles qu'elles avaient été développées par ce Gouvernement, en ce compris pour ce qui concerne l'accueil des voyageurs qui relève d'une décision prise avec les ministres MR. Je n'ai donc rien enlevé de ce que vous aviez décidé.

Il y a donc des investissements du Fédéral et la Région wallonne intervient comme roue de secours sur trois projets.

M. le Président. – L'incident est clos. La parole est à M. Cheron pour sa question orale.

QUESTIONS ORALES

LES NUISANCES SONORES SUBIES PAR LES HABITANTS DU BRABANT WALLON SUITE À L'APPLICATION DU PLAN DE DISPERSION DU MINISTRE FÉDÉRAL ANCIAUX

M. Marcel Cheron (Écolo). – L'accord fédéral du 10 juillet 2003 concernant le Plan de Dispersion des vols qui décollent et atterrissent à Zaventem a des conséquences importantes en Brabant wallon. Les plaintes des habitants sont nombreuses.

Le 26 octobre de l'année dernière, vous me rappeliez que le Plan de dispersion dépendait du Ministre fédéral de la Mobilité et que la question des nuisances sonores relevait de la compétence du Ministre Lutgen. Vous annonciez, en outre, la mise en place d'une nouvelle campagne d'objectivation des nuisances, notamment à Grez-Doiceau.

La presse a fait un large écho à cette campagne et à la pose de sonomètres à Grez-Doiceau et à Wavre.

D'une soirée organisée à La Hulpe avec le Médiateur de l'aéroport, il ressort que les habitants de cette commune sont, eux aussi, victimes de l'aéroport et du Plan de dispersion Anciaux. Certains jours et certaines nuits, un avion les survole toutes les 90 secondes. À ma connaissance, aucune objectivation des nuisances subies par les La Hulpois n'a eu lieu ou n'est en cours.

À La Hulpe, les pistes 02 et 20 sont à la base de ces nuisances. En fait, il s'agit d'une seule et même piste, identifiée différemment selon qu'elle est utilisée au décollage (20) ou à l'atterrissage (02).

Cette piste (Nord-Sud), transversale aux deux autres existantes, était très peu utilisée avant la mise en application du Plan de Dispersion.

Depuis quelques mois, en plus des jours où les conditions climatiques l'imposent : elle reçoit tous les atterrissages les samedis des semaines impaires ainsi que les nuits des mardis, jeudis et samedis - la trajectoire utilisée prévoit l'amorce de la descente au-dessus d'Ittre et le passage par Braine-l'Alleud, Waterloo et La Hulpe – tandis que son utilisation au décollage engendre le survol de La Hulpe par tous les avions, trois nuits par semaine, et de la moitié d'entre eux, deux nuits par semaine.

Une solution simple permettrait de réduire les nuisances subies par la majorité des habitants du Brabant wallon, sans pour autant les reporter sur d'autres. Il suffirait de déplacer la balise d'Huldenberg vers l'Est, ce qui obligerait les avions à survoler des zones non habitées.

Monsieur le Ministre peut-il me dire :

– si, la lutte contre les nuisances de l'aéroport fédéral est bien l'une de ses compétences ;

– s'il a déjà obtenu les résultats de l'objectivation des nuisances subies par les habitants de Wavre et Grez-Doiceau ;

– s'il envisage d'objectiver les nuisances sonores subies par les habitants de La Hulpe et ce qu'il compte entreprendre à cet égard ;

– si, dans le cadre du Comité de concertation entre les Régions et le Fédéral, il compte demander le déplacement de la balise d'Huldenberg, d'ailleurs recommandé par le Médiateur de l'aéroport ?

En résumé, M. le Ministre, pouvez-vous m'indiquer si vous disposez d'éléments nouveaux relatifs à la situation de La Hulpe. Pour ce qui est de l'Arrêt de la Cour d'arbitrage, il suspend une partie du Plan Anciaux et assortit cette suspension d'une astreinte de 26.000 euros par mouvement, à dater du 27 avril. Toutefois, pour l'instant, le Plan Anciaux demeure d'application.

Pour ce qui concerne la rencontre de La Hulpe à laquelle je faisais référence, les nuisances identifiées sont relativement semblables à celles qui furent constatées à Grez-Doiceau et à Wavre, outre d'autres aspects pratiques. Je fais une incise afin de rendre hommage au travail de Médiateur à l'aéroport, particulièrement remarquable, notamment dans sa manière de communiquer avec les riverains. Donc, quid de la pose des sonomètres et des évaluations faites à Grez Doiceau et à La Hulpe ? Qu'est-il possible de faire au Fédéral ? Quel peut être le travail du Médiateur de l'aéroport par rapport à ce problème ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vous rappelle qu'il s'agit d'une compétence fédérale. J'ai toutefois pris sur moi de ne pas laisser les gens sur des impressions, ce qui justifie le recours aux sonomètres. J'ai reçu les premières données,

mais elles ne sont pas convaincantes. J'ai donc souhaité disposer de tous les paramètres afin de les comparer, mais les valeurs de bruit semblent supportables.

J'observe qu'il existe bien une demande relative à La Hulpe, outre Wavre et Grez-Doiceau. Je n'ai pas de difficultés à cet égard. Je suis également favorable à l'accompagnement des citoyens en matière de mesure de bruit.

Vous me permettrez une parenthèse afin de vous rapporter que Charles Michel m'a récemment écrit au sujet de citoyens de Nivelles qui sont survolés par des avions en provenance de Zaventem. Il s'agit, d'évidence, d'une compétence fédérale.

Je mets les moyens techniques et ceux de la SOWAER au service de nos concitoyens et je transmettrai les résultats qui me parviendront. J'attire toutefois votre attention sur la difficulté qui pourrait résulter d'une inflation des demandes de pause de sonomètres. Enfin, je tiens à remercier la SOWAER pour son aide.

M. Marcel Cheron (Écolo). – Je note que des résultats plus complets nous parviendront et qu'il faut objectiver les données. Je note également votre accord pour l'implantation de sonomètres à La Hulpe. J'encourage le Ministre à faire ce qu'il pourra faire, notamment en matière d'astreinte et je verrai ce que fera le Gouvernement fédéral pour répondre à l'arrêt prononcé par la Cour d'arbitrage.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Dans le cadre d'un Gouvernement commun, j'avais introduit un point visant à mettre en commun les données dont chacun dispose en ce domaine, mais c'était déjà trop pour nos interlocuteurs flamands. J'attire donc votre attention sur leur susceptibilité en la matière.

L'EXÉCUTION DES NOUVELLES DISPOSITIONS DU CWATUP

M. Willy Borsus (MR). – Je souhaite intervenir maintenant, non en tant que Président mais comme simple commissaire.

M. le Ministre, je souhaite vous interroger sur le Décret-programme et plus précisément sur ses dispositions relatives au CWATUP. En tant que Bourgmestre d'une petite commune, je suis surpris d'avoir récemment reçu une brève circulaire de Mme Sarlet dont un passage, présenté en lettres grasses, concerne les modifications à l'article 127 relatif à l'extension du champ des permis. Je souhaiterais savoir quel mode d'appropriation de ces dispositions a été prévu par vos services. Je suis également surpris par la frénésie manifestée par quelques communes à adopter en urgence des plans communaux d'aménagement du territoire ou programme communal des ZAD afin notamment, je cite : *d'éviter davantage de complexification.*

Comment informer en cette matière ? Une circulaire ne peut-elle être plus pédagogique que celle qui nous a été adressée ? Enfin, que pensez-vous de la frénésie à laquelle je viens de faire référence ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le Décret RESA a modifié 90 articles du CWATUP. Si la circulaire adressée par Mme Sarlet vous est parvenue tardivement, j'observe toutefois que ce texte est paru au Moniteur en date du 1er mars 2005.

Je vous informe, en outre, qu'une grande opération de formation est en cours. Les fonctionnaires délégués ont, à cet égard, reçu des crédits qui leur permettront d'inviter les fonctionnaires communaux à participer à des formations. Les mandataires communaux et les membres des CCAT seront également formés, tandis que des *folders* seront adressés ultérieurement au grand public. Les diffé-

rentes phases de formation auxquelles je viens de faire référence se justifient par le fait que certaines parties de la législation doivent encore faire l'objet d'arrêtés d'exécution, notamment en matière de petits permis.

Tous les textes seront toutefois déposés pour juin. Ils seront peut-être même approuvés à cette époque. 350.000 à 400.000 euros seront consacrés à cette action d'information et de formation. En outre, des actions seront mises en place en faveur du développement des Conseillers en Aménagement du Territoire dans les communes. J'ai fait en sorte de pouvoir augmenter leur nombre et je verrai comment aller plus loin dans ce domaine.

La dernière partie de votre question évoque un «sauve-qui-peut» dans le chef de certaines communes. Je ne suis pas d'accord avec cette lecture. Certaines communes ont simplement voulu figer la situation afin de ne pas laisser une autre majorité remettre en cause leurs décisions. C'est donc un choix politique des communes et nous devons avoir égard pour l'autonomie communale en la matière.

Pour ce qui concerne les conseillers en Aménagement du Territoire, je veux revoir l'arrêté afin de les obliger à suivre une formation en Région wallonne et créer ainsi une jurisprudence commune. Aujourd'hui elle n'existe pas entre les communes et la centrale.

M. Willy Borsus (MR). – Je prends acte de votre réponse.

LA DÉCLARATION D'OSTBELGIEN COMME ZONE PILOTE EN MATIÈRE D'ÉNERGIE

Mme Monika Dethier-Neuman (Écolo). – J'aimerais évoquer un projet qui s'inscrit dans l'idée du Contrat d'Avenir renouvelé et dans la volonté du Gouvernement wallon qui fait appel aux idées et apports de toutes et de tous pour faire avancer et évoluer la Région wallonne vers un futur digne de ces citoyens. J'ai également égard pour l'idée de renforcer le Contrat de coopération entre la Région wallonne et la Communauté germanophone.

Forte de sa petite taille et de sa différence, la Communauté germanophone pourrait être un partenaire actif dans le développement de la Région wallonne, dans le cadre du Protocole de Kyoto.

La Communauté germanophone est frontalière de pays pionniers dans les domaines de l'énergie. On y parle la langue de pays comme l'Autriche, l'Allemagne et la Suisse. Elle est compacte, elle a une administration autonome et ses citoyens sont très sensibles au thème de l'énergie durable.

En outre, c'est une région qui compte beaucoup de PME déjà expérimentées et curieuses de se spécialiser dans le domaine de l'énergie. Par ailleurs, elle a en son sein des matières premières comme le bois.

Pour toutes ces raisons, je vous propose de déclarer la Communauté germanophone zone 2000W.

Les trois piliers les plus importants d'une politique efficace et durable de l'énergie sont l'utilisation rationnelle de l'énergie, la production efficace de l'énergie et les énergies renouvelables.

Basées sur l'idée de fournir aux citoyens du monde entier le même quota énergétique, de ne pas dépasser les valeurs de CO_2 et de respecter le protocole de Kyoto, les recherches de BALE nous démontrent que chaque personne sur la Terre a le droit de vivre avec l'énergie de 2000W par jour, soit le droit d'utiliser 1.700 litres de mazout par an

Dans le modèle suisse, seulement un quart des besoins énergétiques proviendra de ressources fossiles. Le reste sera couvert par des énergies renouvelables. Il ne faudra toutefois renoncer à aucun confort.

La création d'une société 2000W signifie qu'il faudra investir dans des solutions techniques novatrices ainsi que dans des concepts de management de l'efficience énergétique et de l'utilisation rationnelle de l'énergie.

L'habitat est le secteur qui présente le plus grand potentiel en économie d'énergie. C'est ici qu'environ 60 % de l'énergie est consommée. Cette quantité pourrait être réduite d'un quart.

En matière de mobilité, la réduction passe par des concepts novateurs et des améliorations techniques sur les véhicules.

Une zone pilote présente plusieurs avantages. Elle est petite et fournit rapidement des résultats. Elle peut adapter et essayer plus facilement de nouvelles méthodes. Elle peut créer un savoir-faire qui aboutit à un «catalogue» pour toute une région, avec un risque et une perte de temps moindres, pour de meilleurs résultats.

Une zone pilote peut, en outre, trouver des financements européens pour son travail.

Je demande à la Région wallonne de participer activement à l'élaboration d'une société 2000W, de décider d'une première étape qui est la désignation d'une zone pilote, de considérer la Communauté germanophone comme zone idéale pour ce projet, et de commander une étude de faisabilité via cette zone afin de cataloguer les conditions nécessaires à la réalisation de cette société 2000W.

Dans cette perspective, j'ai déjà demandé à la Communauté germanophone, avec mon Collègue Hans Niessen, de se déclarer partenaire à la construction active d'une société de 2000 W et de s'investir dans les domaines de l'infrastructure, dans la formation continue, et dans les domaines de la jeunesse.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nous disposons, pour toute la Région wallonne, d'un budget de quelque 40 millions d'euros pour répondre notamment aux différents défis de Kyoto. L'épure budgétaire est donc très serrée. Nous sommes en conséquence confrontés à deux termes d'une alternative : soit nous élisons des zones pilotes et y concentrons nos budgets, soit nous optons pour une dynamique de projets. C'est mon choix. Rien n'interdit toutefois à la Communauté germanophone d'introduire des projets.

Il y a une telle dynamique en Communauté germanophone qu'il me semblerait peu pertinent d'y intervenir de manière spécifique. Il serait préférable d'intervenir dans des zones peu engagées dans cette voie.

Des moyens importants sont prévus pour les particuliers et notamment 6,5 millions pour des projets pilotes. Je vous invite d'ailleurs à nous soumettre tous vos projets. En fait, la Communauté germanophone a deux longueurs d'avance sur le reste de la Wallonie. Si les neuf communes qui la composent sont prêtes à jouer le jeu, elles vont recevoir un maximum. En effet, la logique est la suivante : le premier arrivé est le premier servi. Je ne peux donc que vous encourager à utiliser les moyens mis à votre disposition.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Je ne demande pas de primes supplémentaires, ni même de favoriser une zone au détriment d'une autre. Il s'agit plutôt de réaliser une étude globale pour toute la Région wallonne. Nous devons élaborer des priorités et reconsidérer notre mode de vie de manière générale. Je signalerai d'ailleurs que l'Europe est prête à financer les études nécessaires. Ce que je demande, c'est de la cohérence dans notre politique.

LA PROBLÉMATIQUE DE LA RN 88 ATHUS-MUSSON

M. Sébastian Pirlot (PS). – Ma question porte sur les travaux envisagés sur la RN 88. Le 20 janvier dernier, j'interrogeais le Ministre Daerden au sujet d'un projet de contournement de villages situés sur cette route et défendu par une association de riverains. Ce projet semblait être la meilleure

solution pour désengorger ce tronçon. Le Ministre Daerden m'avait alors répondu que le MET envisageait d'autres aménagements correspondant mieux aux réalités de son budget. Le projet de contournement paraissait donc abandonné.

Or, je viens d'apprendre que le plan de secteur de ladite zone n'a jamais prévu un tel contournement. Seul le village de Signeulx ferait l'objet d'un contournement.

Pourriez-vous m'informer plus amplement à ce sujet ? Est-il normal qu'un projet de contournement aussi important pour la population ne figure pas au plan de secteur ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le plan de secteur n'envisage que le seul contournement du village de Signeulx. Des réflexions sont néanmoins menées actuellement afin de réserver la N 88 à la desserte locale. Un autre itinéraire passant par la N 87, la N 890 et la N 875 est envisagé.

M. Sébastian Pirlot (PS). – Merci pour votre réponse.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Étant donné le type de route, je ne suis pas sûr que l'inscription au plan de secteur soit nécessaire pour les travaux sur la N 88.

LE FONCTIONNAIRE-DÉLÉGUÉ GERMANOPHONE

M. Herbert Grommes (cdH). – L'article 3 du CWATUP permet au Gouvernement de désigner des fonctionnaires-délégués pour un groupe de communes comme les neuf communes de langue allemande. En pareil cas, la désignation d'un fonctionnaire-délégué germanophone permettrait la rédaction de tous les documents urbanistiques en langue allemande (du moins au premier niveau de décision).

Je voudrais connaître la position du Ministre sur la désignation d'un fonctionnaire-délégué pour les neuf communes de langue allemande.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – L'article 3 du CWATUP prévoit effectivement que le Gouvernement peut désigner un fonctionnaire-délégué pour un ensemble de communes. Rien ne s'oppose donc à la désignation d'un fonctionnaire-délégué de langue allemande responsable des communes germanophones. Il faudra encore attendre les décisions du Ministre Courard sur ce point précis pour que ce projet devienne réalité. Je pense d'ailleurs que le Ministre-Président avait proposé cette mesure lors de sa dernière visite. Pour ma part, je suis favorable à une telle désignation eu égard à la spécificité linguistique de cette partie de la Région wallonne. Ce fonctionnaire aura la dure tâche de concilier cohérence et proximité.

M. Herbert Grommes (cdH). – Je remercie le Ministre pour sa réponse.

M. le Président. – MM. Stoffels et Avril ayant transformé leurs questions orales en questions écrites, nous pouvons interrompre nos travaux pour aujourd'hui.

Je vous remercie.

– *La séance est levée à 18 heures 30 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Ancion (MR)
M. Antoine, Ministre
M. Borsus, Président
M. Bovesse, Médiateur de la Région wallonne
M. Cheron (Écolo)
Mme Cornet (MR)
M. de Lamotte (cdH)
Mme Dethier-Neuman (Écolo)
M. Grommes (cdH)
M. le Chef de Cabinet du Ministre Michel Daerden
M. Pirlot (PS)
M. Senesael (PS)
M. Walry (PS)
M. Wesphael (Écolo)

ABRÉVIATIONS

AIS	Agence immobilière sociale
BSCA	Brussels South Charleroi Airport
CWATUP	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine.
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine
DGRNE	Direction des Ressources naturelles et de l'Environnement
DPR	Déclaration de Politique régionale
IRE	Institut de Radio élément
MET	Ministère de l'Équipement et du Transport
SAB	Société de Développement et de Promotion de l'aéroport de Liège-Bierset
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOWAER	Société wallonne des aéroports.
SRWT	Société régionale wallonne des Transports
TEC	Société de transports en commun
TGV	Train à grande vitesse
UCL	Université Catholique de Louvain.