N° 71

PARLEMENT WALLON

SESSION 2004-2005

COMPTE RENDU
ANALYTIQUE

Séance publique de Commission *

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

Jeudi 7 juillet 2005

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

SOMMAIRE

5 OUVERTURE DE LA SÉANCE

5 ORGANISATION DES TRAVAUX

5 PROJET DE DÉCRET CRÉANT UN FONDS BUDGÉTAIRE D'ASSAINISSEMENT DES SITES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE À RÉHABILITER ET DES SITES DE RÉHABILITATION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE
(Doc. 168 (2004-2005) - N° 1)

5 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

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

6 DISCUSSION GÉNÉRALE
(Orateurs : M. Crucke, M. Antoine, Ministre, M. Furlan, Mme Lissens, MM. Lebrun, Petitjean, Senesael, Grommes, Mme Dethier-Neumann, M. Marchal,

15 EXAMEN DES ARTICLES

15 VOTES

15 VOTE SUR L'ENSEMBLE

15 CONFIANCE AU RAPPORTEUR

15 PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À GARANTIR UN SERVICE MINIMUM DANS LE CADRE DES MISSIONS DE SERVICES PUBLICS ASSURÉES PAR LE GROUPE TEC, DÉPOSÉE PAR MM. BORSUS ET CONSORTS
(Doc. 148 (2004-2005) - N° 1)

15 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

16 EXPOSÉ DE M. BORSUS, COMMISSAIRE

17 PROPOSITION DE DÉCRET POUR UN ENGAGEMENT POUR ASSURER UN SERVICE MINIMUM DES BUS DU TEC, DÉPOSÉE PAR M. PETITJEAN
(Doc. 180 (2004-2005) - N° 1)

17 EXPOSÉ DE M. PETITJEAN, COMMISSAIRE

17 DISCUSSION GÉNÉRALE

(Orateurs : MM. Crucke, Bayenet, Marchal, Collignon, Senesael, Mme Dethier-Neumann, MM. Lebrun, Borsus, Boucher, M. Antoine, Ministre)

26 PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À GARANTIR UN SERVICE MINIMUM DANS LE CADRE DES MISSIONS DE SERVICES PUBLICS ASSURÉES PAR LE GROUPE TEC, DÉPOSÉE PAR MM. BORSUS ET CONSORTS (Doc. 148 (2004-2005) - N° 1)

26 EXAMEN DES ARTICLES

26 VOTES

26 VOTE SUR L'ENSEMBLE

26 PROPOSITION DE DÉCRET POUR UN ENGAGEMENT POUR ASSURER UN SERVICE MINIMUM DES BUS DU TEC, DÉPOSÉE PAR M. PETITJEAN (Doc. 180 (2004-2005) - N° 1)

26 EXAMEN DES ARTICLES

26 VOTES

26 VOTE SUR L'ENSEMBLE

27 CONFIANCE AU RAPPORTEUR

27 ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)

27 INTERPELLATIONS

27 de M. Thissen, sur «la mobilité aux alentours des zonings comme facteur de développement économique régional», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : MM. Thissen, Stoffels, Walry, M. Antoine, Ministre)

31 de M. Borsus, sur «le schéma de développement de l'espace régional», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Borsus, M. Antoine, Ministre)

33 de M. Walry, sur «la nécessité d'une politique architecturale intégrée entre les matières régionales et communautaires», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Walry, M. Antoine, Ministre)

35 QUESTIONS ORALES

35 de M. Huygens, sur «la gare de Leuze handicapés non admis», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Huygens, M. Antoine, Ministre)

36 de M. Walry, sur «la facture énergétique des consommateurs wallons», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Walry, M. Antoine, Ministre)

39 de M. Borsus, sur «les difficultés rencontrées dans le dossier limousines-taxis», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Borsus, M. Antoine, Ministre)

40 LISTE DES INTERVENANTS

41 LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

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

Présidence de M. Willy Borsus, Président.

– La séance est ouverte à 14 heures 46 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Avant de débuter nos débats, j'aimerais apporter quelques précisions sur l'organisation de nos travaux de la semaine prochaine. La Conférence des Présidents vient de se terminer et il a été décidé que notre Commission se réunira jeudi prochain. Ce sera donc l'occasion de poser vos questions orales aux Ministres Daerden et Antoine.

PROJET DE DÉCRET CRÉANT UN FONDS BUDGÉTAIRE D'ASSAINISSEMENT DES SITES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE À RÉHABILITER ET DES SITES DE RÉHABILITATION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE (Doc. 168 (2004-2005) - N° 1)

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président désigne M. Furlan pour l'élaboration du rapport.

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

M. le Ministre rappelle que l'objet de ce décret est la création d'un Fonds budgétaire pour permettre l'assainissement des sites d'activités économiques à réhabiliter et des sites de réhabilitation paysagère et environnementale.

Il mentionne qu'un décret datant du 27 mai 2004 avait instauré une taxe sur les sites d'activités économiques désaffectés visant à lutter efficacement contre ces sites constituant une source de pollution, notamment visuelle. L'objectif de ce décret était de contribuer à éradiquer les friches industrielles ou autres, laissées à l'abandon, qui rebutent l'investisseur et réduisent l'attractivité de la Wallonie.

Il rappelle que cette problématique constitue une action prioritaire du Contrat d'Avenir pour la Wallonie. Il souligne, en outre, que le Ministre-Président du Gouvernement wallon a lourdement insisté pour que cette priorité figure dans le Plan stratégique de création d'activités.

M. le Ministre insiste sur le fait qu'il espère que cette taxation constituera un stimulant pour des initiatives spontanées de rénovation ou de reprise de l'activité de la part des propriétaires des sites

désaffectés. Il souligne que cette taxe sera également une source de financement non négligeable pour les pouvoirs publics dans leur politique d'aménagement au sens large.

M. le Ministre précise que le présent avant-projet de décret crée un Fonds budgétaire sur lequel seront, d'une part, versées les recettes de cette taxe et les recettes résultant de la valorisation des SAED appartenant à la Région wallonne et, d'autre part, imputées des dépenses relatives à la politique d'assainissement des SAER et des SRPE telles que découlant de la mise en œuvre du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ainsi que toutes autres dépenses relatives à des mesures visant le même objet.

En réponse à l'avis du Conseil d'État, **M. le Ministre** indique qu'il compte instituer un Fonds distinct de celui prévu par l'article 183 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine. En effet, compte tenu de la volonté du Gouvernement de promouvoir une politique volontariste en vue de l'assainissement des SAED, il est essentiel que les recettes issues de la taxe prévue par le décret du 27 mai 2004 soient exclusivement affectées à la réalisation de l'assainissement. À cet égard, le Fonds d'aménagement opérationnel présente un caractère trop général pour pouvoir rencontrer le souci du Gouvernement de stimuler l'activité économique par le biais de l'assainissement des SAED. En conséquence, **M. le Ministre** précise qu'un Fonds distinct sera institué afin d'éviter qu'il ne recouvre, ne fût-ce que partiellement, le Fonds d'aménagement opérationnel.

M. le Ministre affirme sa volonté d'accélérer l'éradication de ces sites, ainsi que son intention de distinguer clairement les sites pollués de ceux qui ne le sont pas. **M. le Ministre** soutient que la Cour des Comptes l'a d'ailleurs vivement encouragé dans cette voie.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Crucke mentionne qu'il a déjà eu l'occasion d'interroger le Ministre sur cette question et qu'il avait, à l'époque, signalé qu'il ne fallait pas confondre vitesse et précipitation. Pourtant, au vu des dires du Ministre, **M. Crucke** craint que cette volonté d'accélérer la procédure ne se confonde avec une précipitation néfaste.

M. Crucke déclare qu'il espère que cet échange lui permettra de savoir si toutes les précautions nécessaires ont été prises.

M. Crucke souligne que le décret du 27 mai 2004 avait permis la création d'une taxe sur les SAED. En septembre, le Gouvernement avait d'ailleurs décidé que cette taxe serait affectée à la politique d'assainissement des SAED. **M. Crucke** considère que cet assainissement doit effectivement être une priorité pour la Région wallonne. Il note d'ailleurs sa satisfaction d'apprendre que le Ministre-Président considère, lui aussi, l'assainissement comme une priorité.

M. Crucke déclare ne pas comprendre l'intérêt du changement de nomination des SAED, ceux-ci étant devenus maintenant des SAER ou des SRPE.

Il précise que, comme tout Fonds, celui envisagé aujourd'hui sera bien entendu débité et crédité. Le débit visera quatre types de dépenses : la politique d'assainissement, des acquisitions immobilières, les subventions aux pouvoirs publics ainsi que toutes les autres dépenses relatives à cette politique.

M. Crucke estime que la philosophie du Ministre pourrait se résumer comme suit : le précédent décret sol est beaucoup trop compliqué et il ne nous permet pas d'agir efficacement. Il rappelle, à ce propos, l'expression du Ministre selon laquelle il s'agit désormais de «passer le bulldozer».

M. Crucke rappelle encore que le Ministre avait déclaré que la plupart des SAED ne comprenaient aucune difficulté majeure car ils étaient faiblement pollués.

Par rapport à ces différentes affirmations, **M. Crucke** se pose différentes questions.

Selon ses informations, cette politique concernerait 1.500 sites dont 51 % se situent dans la province du Hainaut et 24 % dans la région de Liège. Cependant, **M. Crucke** s'interroge sur le nombre d'hectares concernés par cette politique. En outre, il s'étonne de la présence de deux chiffres différents dans le Contrat d'Avenir Renouvelé. En effet, il précise qu'en page 10, il est mentionné le chiffre de 6.434 hectares alors qu'en page 29, on cite le chiffre de 5.942 hectares. **M. Crucke** s'interroge sur cette différence de 500 hectares. Il aimerait que le Ministre Antoine lui précise les raisons de cette différence ainsi que la base de sa réflexion concernant l'explication de ces chiffres.

M. le Ministre lui explique que cette différence est due à l'existence de deux inventaires distincts, mais que l'important est de savoir le nombre d'hectares qui seront prochainement assainis.

M. Crucke s'oppose à cette affirmation et réitère son souhait d'obtenir des précisions sur cette différence. En effet, il estime qu'il en va de la responsabilité des hommes politiques par rapport aux citoyens. Il pense qu'il est primordial d'obtenir des précisions à ce sujet.

M. Crucke interroge ensuite le Ministre quant à la primauté qu'il semble accorder à l'aspect visuel dans sa politique d'assainissement. Il soutient qu'il existe un certain nombre de sites lourdement pollués, qui pourraient constituer une menace pour la santé de la population. **M. Crucke** souligne que ces sites nécessitent des procédures particulièrement lourdes. Il rappelle, en outre, que les directives européennes en cette matière sont très strictes.

Pour **M. Crucke**, les Fonds publics devraient prioritairement servir à la dépollution de ces sites.

M. Crucke s'interroge de plus sur la proportion de SRPE par rapport à celle des SAER. Il cite le chiffre de 90 % des sites qui ne posent aucun problème de pollution. **M. Crucke** désirerait connaître les bases sur lesquelles reposent ces chiffres.

(M. Daniel Senesael, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel à 15 heures 11 minutes.)

M. Crucke estime qu'il ne pourra voter ce décret que s'il obtient les renseignements demandés. **M. Crucke** pense qu'il est absolument primordial de connaître la source de ces chiffres. En effet, les moyens nécessaires à l'assainissement ne seront pas identiques selon que les sites considérés sont lourdement pollués ou non.

M. Crucke souhaite obtenir une assise scientifique permettant de visualiser le chiffre de 90 %.

Il s'interroge également sur la manière d'agir avec les sites visuellement non pollués, mais qui le sont pourtant. Il prend pour exemple le dossier de l'amiante. Il s'interroge encore sur les remblais qui ne sont pas visibles.

M. Crucke s'étonne que dans les motivations du projet de décret, on ne mentionne pas la SPAQuE. Dès lors, il désire connaître le rôle prochain de cette dernière, ainsi que les moyens qui lui seront octroyés. Il souhaite savoir encore si les missions de la SPAQuE seront élargies et si elle restera un interlocuteur privilégié.

M. Crucke interroge le Ministre quant aux responsabilités liées aux pollutions étant entendu que pour certains sites, les propriétaires ne sont pas nécessairement les pollueurs. Dès lors, **M. Crucke** postule de la nécessité de faire participer les entreprises à l'assainissement au risque sinon de créer un sentiment d'impunité.

M. Crucke relève que, selon le Ministre, les moyens budgétaires seront disponibles pour l'année 2005 et 2006. Or, selon ses estimations, il considère que la politique menée en la matière coûtera de 2 à 4 milliards d'euros. **M. Crucke** fait constater qu'il s'agit là d'une fourchette énorme et que lorsque

l'on commence un assainissement, on ne sait jamais où il termine. C'est pourquoi **M. Crucke** souhaite connaître le coût total prévu pour l'assainissement. **M. Crucke** insiste dès lors que sur base de ces chiffres, le secteur privé doit intervenir, plutôt que le secteur public.

M. le Ministre répond en prenant pour exemple le site de Dison sur lequel il existait un bâtiment électrique abandonné ayant fait l'objet d'une réhabilitation en une zone économique et de lotissements qui s'est révélée un réel succès en termes économique et de reconversion. Il termine en précisant que si la Région ne traitait pas ce genre de site, qui pourrait s'en charger.

M. Crucke rétorque en mentionnant l'exemple du cinéma abandonné sur son territoire.

M. le Ministre répond que ce site a été taxé.

M. Crucke souhaite revenir aux estimations de 2 à 4 milliards. En effet, selon lui, les chiffres varient beaucoup trop, puisque l'Administration précise qu'elle dispose d'un montant de 16 millions d'euros, alors que le Ministre déclare en détenir 25 millions.

M. le Ministre répond que le montant de 16 millions est un montant traditionnellement inscrit au budget et que les 25 millions proviennent, quant à eux, d'un financement alternatif disponible dès cette année. Il précise d'ailleurs que c'est au niveau de ce financement alternatif qu'il y a une grande différence avec le gouvernement précédent. On disposera dès cette année d'un montant total de 41 millions.

M. Crucke reproche à M. le Ministre de jouer les apprentis sorciers car la différence entre 2 ou 4 milliards est une différence que le Ministre ne maîtrise pas et ce, même avec des financements alternatifs.

M. Crucke ne saisit pas non plus l'utilité d'avoir créé un deuxième Fonds alors que la Région wallonne dispose déjà d'un Fonds opérationnel. Il y a donc là un double emploi difficilement compréhensible. Il désire également connaître les résultats de ce Fonds existant.

Quant à l'avis du Conseil d'État, **M. Crucke** rappelle que le projet de décret est trop peu précis et que la définition donnée par le Ministre des dépenses est trop large et qu'en guise de conclusion, le Conseil d'État recommande de revoir fondamentalement le projet de décret. Pour s'en convaincre, **M. Crucke** se réfère au Conseil d'État qui précise que : «l'article 2 du texte en projet, qui se donne pour objet de définir l'objet des dépenses auxquelles le Fonds, dont la création est envisagée, sera affecté, énumère, en ses points 1 à 3, des dépenses qui sont définies, pour certaines, de manière très large et parfois exemplative».

À ces trois premières catégories de dépenses, le point 4 de cette disposition ajoute «toutes autres dépenses relatives à des mesures visant les mêmes objets tels que repris aux points 1,2 et 3».

D'une part, la section de législation n'aperçoit pas quelles pourraient être ces «autres dépenses».

D'autre part, cette formulation tout à fait générale et imprécise ajoute au manque de précision des points 1 à 3, de sorte que l'on ne peut considérer que l'article 2 de l'avant-projet à l'examen définit à suffisance l'objet des dépenses considérées».

M. Crucke mentionne que malgré cet avis, le Ministre Antoine n'apporte pas de réponse adéquate et que si le texte reste donc imprécis, de nombreux recours sont envisageables.

Pour finir, **M. Crucke** cite le Professeur Capron qui stipule que la priorité est de mener une politique d'assainissement volontariste sur les sites les plus lourdement pollués. C'est pourquoi **M. Crucke** exige de savoir comment le Ministre désire activer cette priorité, notamment dans le cadre du Plan Marshall prévu par le Gouvernement.

M. Furlan partage la priorité du Ministre et du Gouvernement wallon d'avancer en la matière. Il partage également la philosophie du décret. Il souligne également le travail positif de l'actualisation de l'inventaire des sites à assainir. En effet, les sites d'activité économique désaffectés constituent un réel frein au développement wallon car cela occasionne une raréfaction des sites disponibles, plombe

l'image de la Wallonie et crée des problèmes environnementaux importants. De plus, **M. Furlan** souligne que le projet de décret s'inscrit dans le cadre du développement durable. Ce décret est donc d'importance d'autant plus qu'il ne prévoit pas de faire usage d'autres espaces, dont notamment les espaces agricoles.

M. Furlan mentionne aussi que la politique d'assainissement a un réel impact sur l'emploi via la sous-traitance et que par conséquent, l'assainissement participe tant à la politique de l'emploi qu'au développement durable.

M. Furlan partage tant sur la forme que sur le fond l'initiative du Ministre. Cependant, il relève que dans le décret, il aurait été plus simple de suivre l'avis du Conseil d'État et d'utiliser le Fonds prévu au CWATUP.

M. Furlan souhaite donc entendre le Ministre sur ce dernier point. De même, il désire obtenir des réponses quant à savoir qui aura accès au Fonds et selon quelle manière ? Il désire aussi connaître le volume des moyens disponibles, ainsi que les critères de sélection des différents sites.

Pour finir, **M. Furlan** précise que si le Fonds sera alimenté par la taxe sur la spéculation foncière, il est primordial d'obtenir des échéances claires pour savoir à quelle date le décret sera activé.

Mme Lissens fait remarquer que le nombre de SAED s'élève à 1.503. Il appert donc que le Ministre n'est pas sur la même longueur d'ondes que le Contrat d'Avenir renouvelé.

M. le Ministre précise qu'en matière d'assainissement, les chiffres sont susceptibles de changer régulièrement.

Mme Lissens souhaite alors connaître actuellement le nombre exact de sites. Elle précise également que si l'opération «bulldozer» est lancée, elle a l'impression que ce sont les aspects paysagers qui sont les plus importants aux yeux du Ministre et ce, au détriment de la dépollution en tant que tel. Elle souhaite également connaître les intentions du Ministre sur la Cockerie de Flémal et sur le Bois de Saint-Jean soit, deux sites fortement pollués.

M. Lebrun affirme qu'il est toujours difficile en matière d'aménagement du territoire de faire la distinction entre l'aménagement «théorique» et l'aménagement «actif». C'est au niveau de l'aménagement «actif» que se situe d'ailleurs une partie essentielle des SAED. Or, si les opérateurs en matière d'assainissement souhaitent des moyens budgétaires au niveau de l'aménagement «théorique», ces derniers ont tendance à oublier l'aménagement «actif». Il convient donc de persuader les acteurs que l'aménagement du territoire ne se limite pas qu'à une seule solution ministérielle.

M. Lebrun reconnaît également que rare sont les personnes à croire en une réelle volonté de réhabilitation de sites. **M. Lebrun** avance comme explication la durée anormalement longue de la réhabilitation. À cet égard, il prend pour exemple un délai de sept ans et demi pour qu'un programme de réhabilitation soit enclenché.

Il reconnaît que c'est tant du côté du Parlement wallon que du Gouvernement wallon que revient la responsabilité de cet état de fait. En effet, ces deux instances ont organisé une complexité de la législation qui a provoqué une impossibilité d'obtenir des moyens budgétaires adéquats. De même, la lourdeur administrative des procédures relève également de leur responsabilité.

M. Lebrun souligne aussi qu'au travers du SDER, il y a une volonté politique affirmée pour réhabiliter les sites et donc de créer un impact positif sur le moral des Wallons et ce, en effaçant progressivement du paysage wallon les cicatrices des friches industrielles.

M. Lebrun fait remarquer qu'au départ les études recommandaient la nécessité de dépolluer tous les sites d'activité économique désaffectés. Or, d'autres études récentes constatent que plusieurs sites sont non pollués ou du moins qu'il y a une présomption importante de non-pollution des sols. À cet

égard, **M. Lebrun** fait référence au décret de 1997 qui classait les sites d'intérêt régional. Ces derniers ne demandaient dans un premier temps qu'une dépollution visuelle. De ce fait, ces sites étaient restaurés en espaces publics.

Toujours dans le cadre du décret de 1997, **M. Lebrun** précise que le système de taxation en cas d'absence d'assainissement pouvait ne pas être appliqué s'il y avait une remise à la Région du site par le propriétaire. Cette technique a permis, selon **M. Lebrun**, de dégager 51 sites.

Lors du Gouvernement précédent, **M. Lebrun** avait interrogé le Ministre Foret quant à sa volonté de poursuivre cette politique. **M. Lebrun** n'a pu que malheureusement constater que le Ministre Foret avait mis un terme à cette dernière.

M. Lebrun précise aussi qu'en 1997, le Gouvernement wallon avait bénéficié de crédits européens permettant via les intercommunales de les mobiliser rapidement. Selon **M. Lebrun**, le décret sol a perturbé ce système et qu'il valait mieux ne pas activer ce dernier car cela a pénalisé l'implémentation de nouvelles entreprises en Région wallonne.

M. Lebrun déclare qu'il est particulièrement satisfait de constater que les SRPE soient de nouveau d'actualité. Selon lui, il est essentiel que le Gouvernement wallon poursuive cette politique d'assainissement. En effet, il estime qu'il en va de la crédibilité de notre Région. La poursuite de cette politique considérée comme prioritaire est absolument nécessaire. Il admet bien évidemment que l'on puisse discuter des modalités à mettre en œuvre, mais insiste sur le fait qu'arrêter cette politique serait préjudiciable à l'image de la Région wallonne.

M. Lebrun souligne qu'il est cependant sceptique quant à la réutilisation de ces sites assainis. Il rappelle qu'auparavant les entreprises se développaient au milieu des villes et des villages, mais que dorénavant, cette situation n'est plus possible. En effet, lorsqu'il est évoqué la possibilité de réaffecter un SAED à une entreprise, cela entraîne de vives réactions parmi les riverains.

Il insiste ensuite sur le fait qu'un Ministre connaît de nombreuses difficultés pour arbitrer correctement un Fonds théorique et un Fonds opérationnel. Il rappelle que le Fonds opérationnel fut créé en 1983 et réanimé en 1997 pour de nouveau être arrêté aujourd'hui car il est manifestement trop généraliste. **M. Lebrun** estime que le Ministre a tout à fait raison de vouloir créer un Fonds spécifiquement dédicacé à une politique particulière.

M. Lebrun considère que le Ministre se doit de continuer à résister aux remarques du Conseil d'État en cette matière et qu'il est primordial de créer un Fonds spécifique à la politique d'assainissement.

M. Lebrun estime qu'il est nécessaire d'aller au-delà de la règle du *Stand Still*. En cette matière, il pense qu'il faut être particulièrement proactif.

M. Petitjean commence par rappeler la situation de la région dont il est originaire. En effet, comme il le souligne, celle-ci a dû payer un lourd tribut à la fermeture d'entreprises. Il reconnaît donc l'intérêt significatif de ce projet de décret.

Ensuite, il confirme les dires de M. Furlan selon lesquels 51 % des sites concernés se situeraient dans la province du Hainaut. Cependant, il nuance cette affirmation en précisant que, dans la région de Charleroi, par exemple, beaucoup de sites pollués sont encore occupés par quelques PME.

Il considère bien entendu que la réhabilitation passe par la dépollution et il est particulièrement satisfait de constater que les procédures seront désormais accélérées.

Cependant, il déplore un problème qui, selon lui, reste difficile à résoudre. En effet, il cite l'exemple d'entreprises qui, au lendemain de la guerre, ont été mises sous séquestre et dont la situation est dès lors entièrement bloquée. Il regrette qu'on ne puisse plus rien faire de ces sites.

Il termine son intervention en précisant qu'il reste particulièrement satisfait par la volonté du Ministre d'accélérer la procédure. Cela lui paraît essentiel que ce soit pour l'image de la Wallonie ou pour permettre un renouveau économique.

M. Furlan considère qu'il existait dans le précédent décret sol un élément particulièrement positif. En effet, il constate que, lorsqu'un SAED se situe à l'intérieur d'un centre-ville, on assiste bien souvent à un phénomène de paupérisation des alentours. Selon lui, l'article 183 du décret sol permettait d'agir de manière plus généraliste, ce qui laissait la place à une réhabilitation urbaine. En dissociant deux Fonds, il craint que les choses soient désormais encore plus difficiles. **M. le Ministre** tient tout d'abord à exprimer sa reconnaissance aux Parlementaires qui sont intervenus. En effet, quels que soient les sentiments de ces derniers, il constate qu'il existe un large consensus pour assainir les chancres du passé.

Toutefois, avant de répondre spécifiquement aux questions posées, il précise qu'en cette matière, il faut absolument tenir compte des contraintes imposées par l'Union européenne.

M. le Ministre souhaite, tout d'abord, revenir sur la problématique des chiffres. Effectivement, il reconnaît que différents chiffres circulent. Selon lui, ces divergences sont dues à la coexistence de plusieurs sources qui s'appuient sur des définitions différentes. Dans ce contexte, il précise qu'il n'est donc pas étonnant de constater des écarts entre les chiffres cités.

M. le Ministre mentionne qu'en vingt ans, 1.540 hectares ont été assainis, ce qui représente 77 hectares par an. Pour être précis, il rappelle ainsi que 3.413 sites ont été identifiés dont 1.503 correspondent à des SAED, ce qui représente 5.942 hectares, soit 0,35 % du territoire wallon.

M. le Ministre aimerait, en outre, revenir sur l'intervention de M. Crucke qui insistait pour ne pas confondre vitesse et précipitation. **M. le Ministre** aimerait, quant à lui, éviter à tout prix le type de confusion généré par l'ancienne législation. En effet, celle-ci n'avait pas prévu de dispositions transitoires, ce qui était particulièrement dommageable pour l'utilisation des crédits et le cofinancement du Feder.

Sans mesure de correction, **M. le Ministre** redoutait de retomber dans les erreurs du passé qui avaient entraîné le blocage de 17 dossiers.

M. le Ministre rappelle que l'ancienne législation imposait des modifications du plan de secteur, y compris pour des sites légèrement pollués. Cette procédure empêchait la Région wallonne d'avancer dans ce dossier.

M. Lebrun intervient pour signaler que l'étude de M. Foret prévoyait que la réhabilitation des sols coûterait entre deux et quatre milliards d'euros. **M. Lebrun** estime que, face à un tel chiffre, tout à fait imprécis, on aurait pu être tenté de lever les bras au ciel et d'abandonner alors que, dans un tel dossier, la priorité est d'avancer.

M. le Ministre précise qu'il est tout à fait conscient que sa législation puisse faire l'objet de critiques. Toutefois, il souligne que l'impatience des Wallons nécessite d'avancer.

M. le Ministre intervient ensuite sur le montant éventuel apporté par la taxe sur les SAED. À ce propos, il rappelle les estimations budgétaires établies par le Gouvernement précédent et qui correspondaient à un peu plus de 16 millions d'euros. **M. le Ministre** annonce qu'il est sceptique par rapport à ce chiffre, mais qu'il espère bien évidemment que ce montant pourra être atteint.

Quant à l'origine des Fonds, **M. le Ministre** précise que les sources de financement seront multiples : le Feder, la taxe sur les SAED, le Plan alternatif ainsi que la revente de terrains. **M. le Ministre** insiste donc sur le fait que cette politique dispose désormais de plus de moyens que par le passé.

M. le Ministre insiste en outre sur la simplification administrative permise par ce nouveau projet de décret.

Il rajoute que l'objectif de ce décret est d'assainir une centaine de SRPE et une cinquantaine de sites plus pollués. À cet égard, il précise qu'actuellement, une liste de 200 sites a été constituée. Parmi ceux-ci, le choix reviendra au Gouvernement pour ce qui est du financement alternatif. En ce qui concerne les crédits ordinaires, **M. le Ministre** annonce qu'il agira selon une règle simple : les premiers arrivés seront les premiers servis. Il précise, en outre, que sa région d'origine est très peu concernée par cette problématique, et qu'un intérêt personnel ne pourrait donc entrer en ligne de compte.

M. le Ministre rappelle à quel point ces SRPE sont fondamentaux. Il cite ainsi l'exemple de la commune de Court-Saint-Etienne où le bourgmestre a lourdement insisté pour qu'un SAED situé au centre de la ville soit assaini afin de pouvoir permettre différents investissements. Il précise donc que de nombreux mandataires, tous Partis confondus, se sont montrés particulièrement satisfaits de ce nouveau projet de décret.

M. le Ministre insiste sur le fait que la pollution est déjà présente dans ces sites et que, bien entendu, toutes les précautions nécessaires seront prises à cet égard. C'est d'ailleurs l'ULB qui a été chargée de déterminer si ces sites étaient ou non contaminés par une pollution lourde.

M. le Ministre précise que l'accès à ce Fonds sera permis à tous les opérateurs compétents dans le domaine de la dépollution. Il cite ainsi l'exemple de la SPAQuE, mais il insiste bien entendu sur le fait que celle-ci n'aura pas le monopole.

M. le Ministre souligne, en outre, que la simplification administrative vaut aussi bien pour l'amont que l'aval de la procédure. Alors qu'avant, un dossier mettait sept à huit ans pour aboutir, ce délai est désormais réduit à trois ou quatre mois.

Enfin, **M. le Ministre** déclare que le dernier élément primordial de ce décret consiste dans la possibilité d'un partenariat public-privé.

Quant à l'existence des deux Fonds, il précise qu'il est absolument nécessaire qu'un Fonds soit spécifiquement dédié à la réhabilitation des sites, mais qu'à côté de cela, des opérations de réhabilitation urbaine seront toujours possibles, notamment grâce à un système de captation des plus-values foncières.

En outre, il rappelle que le Gouvernement s'est montré unanime quant à l'obligation de participation du propriétaire. Il annonce l'élaboration d'un texte à cet égard. Cet autre Fonds sera ainsi réservé à deux usages spécifiques : l'assainissement et la réhabilitation urbaine.

M. Petitjean désire réinterroger le Ministre sur la question des terrains mis sous séquestre.

M. le Ministre lui signale qu'actuellement, dans les 200 sites répertoriés, aucun cas de ce genre n'a été recensé. En outre, il précise que le Ministre compétent est M. Reynders et s'engage à interroger ce dernier à ce sujet.

M. Crucke remercie M. le Ministre pour ses réponses et le félicite du professionnalisme dont il fait preuve, ce qui permet de mener des débats constructifs et agréables.

Toutefois, il aimerait revenir sur le fonds des différents chiffres évoqués. Il estime que le Gouvernement et le Ministre ont tout intérêt à clarifier cette problématique. Cela permettrait au Parlement d'agir avec plus de sérénité.

Pour ce qui est des moyens, **M. Crucke** estime, là aussi, qu'il y a un manque de clarté. En effet, M. le Ministre a identifié cinq sources théoriques, mais n'a fourni aucun plan chiffré. **M. Crucke** estime que, dans un tel dossier, une analyse plus fine est absolument nécessaire.

De plus, **M. Crucke** aimerait se voir confirmer le pourcentage de 90 % de SRPE.

M. le Ministre lui réplique que ce chiffre lui a été fourni par les services scientifiques de l'ULB.

M. Crucke estime qu'on décribilise l'étude de l'ULB.

M. le Ministre répond qu'il ne fait que donner les résultats de l'étude.

M. Crucke réplique que le travail parlementaire a pour objectif de vérifier les chiffres.

M. le Ministre affirme qu'il n'a pas reçu les chiffres reprenant les montants de 2 ou 4 milliards. Il précise également que c'est l'Arrêté «normes» qui doit définir le coût et que donc pour l'instant, les chiffres mentionnés ne veulent rien dire. Il précise encore que le Ministre Lutgen a mis en place un groupe de travail destiné à revoir le décret sol et ce, toujours dans une logique de simplification.

M. Crucke répond que l'Arrêté «normes» doit être sorti par le Gouvernement wallon.

M. le Ministre mentionne qu'un certain nombre de décrets existants sont à l'heure actuelle inapplicables et qu'il fallait donc réagir rapidement.

M. Crucke relève l'honnêteté du Ministre, mais qu'à ce jour, on semble discuter de moyens qu'on ne peut pas déterminer et qu'en l'absence d'un Arrêté «normes», la Région est dans le brouillard.

M. le Ministre complète sa réponse en affirmant qu'il existe un groupe de travail qui réfléchit sur cet Arrêté qui nécessitera de toute manière une refonte du décret sol.

M. Crucke souhaite que le Ministre confirme que dans le cadre de dispositions transitoires, il n'y ait pas un seul euro de perdu.

M. le Ministre réplique que si aucune mesure n'avait été prise, la situation aurait été préjudiciable.

M. Crucke souligne en guise de réponse que c'est le Ministre lui-même qui exprimait son scepticisme par rapport au montant de 16 millions, alors qui se retrouve pourtant dans le budget.

M. le Ministre rappelle que le budget n'est qu'un élément de référence et que ce sont les comptes qui importent afin de déterminer si la situation est en équilibre. Il précise aussi que certaines taxations prennent un certain temps avant d'arriver à maturité et que certains mécanismes doivent se mettre en place. Il prend pour exemple le renforcement de la cellule chargée de la perception des SAED qui disposent actuellement des moyens nécessaires.

Pour finir, **M. le Ministre** rappelle qu'en matière de recettes, c'est le Ministre du Budget qui est compétent.

M. Crucke déplore que le Ministre n'ait pas répondu à l'avis du Conseil d'État sur les définitions des dépenses et sur le manque d'exhaustivité.

M. le Ministre mentionne que le système est très clair et qu'il s'agit donc de tout le produit des SAED.

M. Crucke désire obtenir une liste claire des 200 sites qui bénéficieront du financement alternatif. Il regrette aussi que le Ministre ait privilégié d'agir au cas par cas dans le traitement des dossiers, plutôt que de prévoir un plan stratégique et une fixation des priorités. Il y a donc, pour M. Crucke, un défaut d'organisation.

M. Crucke reconnaît par contre l'impact positif de l'assainissement sur l'emploi. Le problème, selon **M. Crucke**, est que le Ministre semble favoriser un assainissement radical, sans prévoir une réhabilitation.

M. le Ministre souhaite vivement revenir sur ce dernier propos en affirmant que la procédure d'assainissement prévoit que dans un premier temps, une entreprise procède au nettoyage du site et qu'ensuite, une seconde procède à la reconstruction. Cette procédure a d'ailleurs remporté de réels succès. **M. le Ministre** prend pour exemple la papeterie de Genval ou encore la société Tubemeuse.

M. Crucke estime que l'on n'a pas suffisamment tenu compte de la dimension européenne de la problématique et de rappeler que le décret sol s'est inspiré des directives européennes. De plus, il ajoute également que l'environnement ne peut être considéré comme une priorité du Ministre.

Mme Lissens souhaite savoir si tous les SAED ont été étudiés par l'ULg.

M. le Ministre répond que oui.

M. Senesael félicite le Ministre pour sa volonté d'agir rapidement car la gestion de dossiers relatifs à des chancres industriels est relativement complexe. Il espère cependant que les résultats de son action seront positifs.

M. Lebrun souhaite que figure dans l'annexe du rapport la décision de 2003 relative à l'estimation du Ministre Foret. Il souhaite également que l'estimation demandée sous le Gouvernement précédent par le Ministre Foret sur la réhabilitation de l'ensemble des sites soit annexée au rapport, vu que cette estimation s'élevait au maximum à 3,9 milliards d'euros.

M. Lebrun affirme qu'il est tout à fait compréhensible qu'il y ait une différence entre les chiffres car on ignore toujours au début le degré de pollution des sites, ainsi que la manière de résorber cette dernière. De même, il cite l'exemple des sites de dépôt de la SRWT qui, chaque fois qu'elle abandonne un site, cela crée un nouveau SAED. D'où la difficulté de «figer» un chiffre pour l'ensemble des sites et des surfaces.

Il ne reste que, selon **M. Lebrun**, l'ordre de grandeur entre 2 et 4 milliards montre qu'il faut aller de l'avant.

En matière de SAED, **M. Lebrun** affirme que ce n'est pas le manque de crédit qui pose problème, mais bien la réalisation du dossier. Il s'agit donc bien d'un problème d'ordre administratif. Ce dernier élément peut donc aussi expliquer la difficulté du Ministre pour déterminer les crédits nécessaires.

M. Lebrun déclare, quant à lui, que si l'on s'oriente vers un partenariat privé-public, il convient d'intéresser l'investisseur dès le départ. De même, c'est l'investisseur qui souhaite une sécurité juridique, mais également des délais raisonnables. D'où la nécessité de rencontrer ces deux attentes.

Pour finir, **M. Lebrun** précise qu'il convient également de simplifier les procédures au niveau des SAED.

M. Grommes déclare que les montants de 2 ou 4 milliards confirment qu'en matière d'assainissement, les défis sont énormes. Il souhaite attirer l'attention sur l'importance et la rapidité de la dépollution visuelle car chaque chancre industriel en moins constitue un succès et confirme la bonne volonté du Gouvernement. Par conséquent, la création d'un Fonds est un pas important.

Mme Dethier-Neumann est d'accord avec la volonté d'améliorer l'image de la Wallonie et d'augmenter la vitesse de l'assainissement. Elle est également d'accord sur la nécessité d'améliorer les sites et de renforcer le moral des citoyens et des entreprises.

Malgré ces éléments positifs, elle s'interroge sur une des sources du financement du Fonds, à savoir la revente des terrains. Selon elle, cette pratique doit faire l'objet d'une politique rigoureuse afin d'éviter de vendre les terrains à n'importe qui et à n'importe quel prix.

Mme Dethier-Neumann s'interroge également quant à savoir si cette politique est prévue dans le projet de décret. De plus, elle souhaite également qu'après un certain temps, le Fonds qui sera créé soit soumis à une évaluation quant à son efficacité. Elle relève qu'en ce qui concerne le rôle de la SPAQuE, on constate un réel flou entre les compétences du Ministre Antoine et du Ministre Lutgen. Il ne reste que le décret-sol retravaillé par le Ministre Lutgen et le décret du Ministre Antoine doivent, selon **Mme Dethier-Neumann**, aller de pair.

Pour finir, elle souhaite savoir qui portera la responsabilité de la Directive européenne.

M. le Ministre répond que la responsabilité sera partagée entre le pouvoir régional et le pouvoir fédéral. Cependant, **M. le Ministre** rétorque que chaque État a sa propre manière d'appliquer les directives et qu'il ne faut pas non plus croire qu'il existe une activité économique qui ne crée de nuisances.

Mme Dethier-Neumann réplique qu'il faut pouvoir concilier activité économique et intérêt environnemental.

M. le Ministre estime que le problème se situe au niveau des multiples recours contre toute initiative d'ordre économique.

M. Marchal soutient qu'il n'y a rien de plus débilitant que de devoir compter des sites désaffectés. Il se réjouit donc des dispositions prises par le Ministre, puisqu'on disposera d'un inventaire des plus utiles.

M. le Ministre déclare que la liste pourra encore être affinée et que l'on pourra encore renforcer les moyens et améliorer davantage le modèle afin d'agir encore plus rapidement. En effet, selon **le Ministre**, le citoyen ne peut comprendre la lenteur dans ce type de problématique.

EXAMEN DES ARTICLES

M. le Président demande s'il y a des interventions à propos des quatre articles composant ce projet de décret. Aucun Parlementaire ne désirant prendre la parole, il décide de procéder aux votes.

VOTES

ARTICLES 1er À 4

Les articles 1er à 4 sont adoptés par 8 voix contre 4.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

Le projet de décret créant un Fonds budgétaire d'assainissement des sites d'activité économique à réhabiliter et des sites de réhabilitation paysagère et environnementale (Doc. 168 (2004-2005) - N° 1) est adopté par 8 voix contre 4.

CONFIANCE AU RAPPORTEUR

La confiance est accordée au Rapporteur pour l'élaboration du rapport.

(M. Senesael, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel à 17 heures 35 minutes.)

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À GARANTIR UN SERVICE MINIMUM DANS LE CADRE DES MISSIONS DE SERVICES PUBLICS ASSURÉES PAR LE GROUPE TEC, DÉPOSÉE PAR MM. BORSUS ET CONSORTS (Doc. 148 (2004-2005) - N° 1)

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président désigne Mme Defalque en tant que Rapporteur.

M. Borsus annonce qu'il tentera d'être bref car ce décret porte sur un objet consensuel et rencontre un objectif commun. Il commence ainsi à rappeler l'histoire sociale de la Région wallonne qui a amené les citoyens wallons à devoir faire face à de nombreux mouvements sociaux dont les conséquences néfastes n'ont échappé à personne.

M. Borsus mentionne que ces mouvements se sont principalement traduits par des actions de grève dont les conséquences ne doivent pas être mésestimées. Tout d'abord, il insiste sur l'impact néfaste de ces grèves sur l'image de la Région wallonne. Il précise que, sans un service minimal, la Région se retrouvera inévitablement paralysée à chaque mouvement de grève.

Il constate la manière virulente dont le monde économique a réagi aux dernières grèves. Il considère que ce dernier a lancé un véritable cri d'alarme auquel il s'agit de répondre.

Il insiste aussi sur le fait que la dernière grève des TEC a eu lieu en période d'examens scolaires et a plongé de nombreux enfants et adolescents dans des situations inacceptables.

Il précise que l'objet de ce décret est d'optimaliser l'image de la Région wallonne et de lui permettre un redéploiement économique.

Il déplore qu'un certain nombre de ces mouvements aient été réalisés sans le moindre préavis. Toutefois, il admet que les situations de violence auxquelles doivent faire face les agents des TEC sont absolument inadmissibles.

M. Borsus insiste sur le fait qu'un certain nombre de dispositions existent déjà dans le contrat de gestion. Il précise, en outre, que ces contrats prévoient des sanctions en cas de non-respect du principe de continuité des services publics. Il déplore que ces mesures soient largement inopérantes.

Il soutient que le groupe TEC est la première victime de ces mouvements de grève. Selon lui, il est essentiel de donner force à la loi et de faire respecter les engagements pris dans le contrat de gestion.

M. Borsus tient à signaler que cette proposition ne constitue en rien une atteinte au droit de grève et qu'il tient à ce que ce décret soit élaboré en consultation avec les organisations de représentation des travailleurs.

Il insiste sur le fait que l'histoire de la Région wallonne s'inscrit dans l'histoire du dialogue social et qu'il ne veut en rien atténué celui-ci. Il ajoute que sa démarche n'a pas du tout pour objectif de diminuer le rôle des syndicats ou l'importance du dialogue social.

Toutefois, il estime qu'il est inadmissible de laisser les usagers dans le genre de situations qui ont cours actuellement.

Ce décret a ainsi pour objectif de rappeler le contexte légal où doit s'inscrire l'action des TEC, mais rappelle de nouveau qu'il souhaite que ce décret soit élaboré en concertation avec les organisations syndicales. Le droit de grève doit pouvoir continuer à s'exercer, mais des balises sont nécessaires.

Nonobstant leurs revendications légitimes, **M. Borsus** estime que les agents des TEC se doivent d'assumer le minimum de l'exercice de leur fonction. Toutefois, l'objectif de ce décret est bien de donner toutes ses chances à la concertation.

M. Borsus précise que l'objectif de ce décret est d'établir un principe de service minimum et d'habiliter le Gouvernement à négocier ce service minimum avec les instances des TEC.

M. Borsus conclut en rappelant qu'il est bien évidemment nécessaire d'attendre la fin d'un conflit pour mener à bien des négociations et que c'est exactement l'attitude du MR. Il estime que l'on se

trouve désormais hors de la période de tumultes et que c'est donc le moment de mener ces négociations. Il insiste pour que ce service minimum puisse être établi dès l'année prochaine.

PROPOSITION DE DÉCRET POUR UN ENGAGEMENT POUR ASSURER UN SERVICE MINIMUM DES BUS DU TEC, DÉPOSÉE PAR M. PETITJEAN (Doc. 180 (2004-2005) - N°)

EXPOSÉ DE M. PETITJEAN, COMMISSAIRE

M. Petitjean déplore que, depuis quatre ou cinq ans, la Région wallonne doive faire face à de multiples grèves dans le secteur des transports. Il rappelle que ces grèves trouvent leur motif dans les phénomènes de violence et sont donc, pour la plupart, spontanées. Il souligne qu'il comprend bien évidemment le stress auquel sont soumis les chauffeurs et qu'on ne peut décemment leur retirer le droit de grève. Cependant, il estime tout aussi important de permettre aux écoliers et aux travailleurs de se déplacer.

Il admet qu'il ne sera pas aisé d'établir ce service minimum notamment en raison de l'existence de cinq directions régionales au sein des TEC. Il déclare que l'objectif de cette proposition est de permettre au Ministre compétent de prendre l'initiative d'instaurer un dialogue avec la direction des TEC ainsi qu'avec les représentations syndicales.

Il constate qu'en région parisienne, les autorités, après deux ans de négociations, ont désormais pu aboutir à une garantie de service minimum.

Il pense qu'avec le dynamisme du Ministre, il serait tout à fait possible de mener à bien ce type de négociations et de réunir autour de la table les différents acteurs concernés afin d'aboutir à un accord et de pouvoir permettre ainsi, aux uns et aux autres, de se déplacer. Il rappelle que les TEC transportent plus de passagers que la SNCB et que ce service minimum s'avère donc primordial.

Pour conclure, il signale que la différence de cette proposition par rapport à celle du MR est qu'elle accorde la maîtrise du dossier au Ministre en charge de cette problématique.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Crucke commence par rappeler que les récentes grèves du TEC ont constitué de lourdes atteintes au moral des citoyens wallons. Il précise qu'une telle proposition a pour but d'éviter la démultiplication de tels mouvements et leurs conséquences inhérentes.

Il souligne que, suite à ces grèves, l'image de la Wallonie a été mise à rude épreuve, mais que c'est aussi la notion-même de service public qui a été entachée. Le transport est un service public, il doit donc répondre à certaines normes de qualité.

M. Crucke tient, en outre, à citer les conséquences indirectes de ces mouvements, que ce soit sur les plans économique ou social. Il souligne qu'une grève est toujours un échec du dialogue social et note que la meilleure grève est celle qui n'a pas lieu car cela signifie que le dialogue social a été correctement mené.

Il signale, en outre, la manière de plus en plus négative dont l'opinion ressent ces mouvements. Il signale que, dans certains secteurs, comme l'électricité, aucune interruption ne pourrait être tolérée car ces services répondent à des besoins vitaux. **M. Crucke** insiste sur le fait que la mobilité est, elle aussi, devenue vitale.

M. Crucke cite une interview du Ministre dans laquelle ce dernier déclarait que les jeunes et les travailleurs constituaient désormais les cibles principales du service public. Pour atteindre cet objectif, le service public doit être performant.

Le droit de grève doit être respecté, mais en face, il s'agit de prendre en compte la notion de continuité du service public. **M. Crucke** estime qu'il est inadmissible de continuer à prendre en otages les usagers et ceux qui financent ces services publics.

Bien entendu, il tend à privilégier le dialogue social. À cet égard, il estime que les médiateurs ont un rôle prépondérant à jouer. Toutefois, il estime que, si le dialogue social vient à échouer, la seule solution reste l'instauration d'un service minimum qui devra s'intégrer dans un processus de négociation.

M. Bayenet intervient pour signaler que, dans la province de Namur, le transport des élèves constitue 70 % de l'activité des TEC. Dès lors, si on impose aux TEC ce genre d'obligation, cela revient à une suppression pure et simple du droit de grève.

M. Borsus précise qu'il s'agit de respecter le droit de grève, le droit au travail et le droit des gens.

M. Crucke déclare que, dans des pays parfois très proches du nôtre, des mesures similaires ont dû être prises. Il estime qu'il s'agit de la responsabilité des politiques de ne pas se contenter d'un seul son de cloche et de respecter le principe de l'utilisateur et du payeur. Il insiste de nouveau pour que ces mesures soient prises dans un contexte de discussions et de négociations.

M. Marchal tient, quant à lui, à signaler que cette proposition est techniquement inapplicable. En effet, la plupart des lignes de bus dépendent de deux directions régionales différentes. Il estime qu'il serait particulièrement difficile d'aboutir à un accord étant donné la réalité de terrain.

Il tient, en outre, à rappeler que ce sont les actes de violence qui ont généré ces difficultés et qu'il s'agit de ne pas l'oublier. De plus, il soulève la problématique des firmes privées de transport en commun avec qui les négociations seront particulièrement difficiles. Il estime que ce service minimum s'apparente fortement aux lignes de substitution.

Il signale enfin la grande solidarité qui unit les chauffeurs de bus. Il estime qu'il serait plus judicieux de les associer à une vaste promotion des transports en commun plutôt que de leur imposer un droit de réquisition.

M. Collignon estime qu'il est bien évident que des grèves génèrent de nombreuses difficultés, notamment au niveau des finances, de l'image de la Région wallonne et des difficultés engendrées pour les usagers.

Quoi qu'il en soit, il estime qu'il faut remettre ce débat dans un contexte global et ne pas s'en tenir à des réactions prises à chaud. Il rappelle que le contexte des grèves de 2000 était encore plus inquiétant, or, à l'époque, aucune mesure de ce genre n'avait été suggérée. Il estime qu'il faut relativiser la situation.

Il considère que cette proposition est particulièrement vague et peu précise, qu'elle se contente d'aller dans le sens de ce que désire la population. Selon lui, la Commission a le droit à une proposition beaucoup plus claire. La proposition présentée aujourd'hui ne constitue, à ses yeux, qu'un signal électoral qui ne résout en rien le véritable problème. En effet, il s'agit de s'interroger sur le fond du problème, sur les causes de ces grèves répétitives.

Il insiste, en outre, sur l'obligation d'une concertation préalable ainsi que sur les garanties juridiques nécessaires à l'élaboration d'un tel texte.

Selon lui, à l'heure actuelle, l'important est de restaurer la confiance et ce type de texte ne peut que produire un effet inverse.

(M. Stoffels, Secrétaire, prend place au fauteuil présidentiel à 18 heures 16 minutes.)

M. Senesael estime, pour sa part, que l'instauration d'un service minimum est une volonté exprimée par l'opinion publique, mais que les cendres du conflit sont encore chaudes et que cette proposition de décret n'est peut-être pas opportune.

M. Senesael souligne que l'instauration d'un service minimum relève d'une fixation des libéraux puisque la proposition de décret proposée est en fait un «copié-collé» d'une proposition de loi déposée le 18 décembre 2003 à la Chambre par M. Bacquelaine afin d'imposer un service minimum aux entreprises publiques.

Pour **M. Senesael**, il convient de relever la dialectique libérale qui tend à parler de «client» et non d'usager des services publics. Par ailleurs, en France où le débat a été particulièrement intense sur le sujet**, M. Senesael** précise que 15 propositions de loi ont été déposées par la droite depuis 1992. **M. Senesael** reconnaît qu'il s'agit d'un sujet sensible et controversé car il touche à des principes majeurs.

Ainsi, bien que le droit de grève ne connaisse pas de réglementation d'ensemble en droit belge, **M. Senesael** constate qu'il y a eu progressivement une consécration de ce droit. Il existe ainsi des références internationales, nationales et jurisprudencielles. Un autre principe majeur touché par le thème des services minimaux est le principe de continuité des services publics. **M. Senesael** évoque également le droit au travail ou la liberté de se déplacer.

Selon **M. Senesael**, la solution à la paralysie des transports publics dans le courant du mois de mai ne peut se faire sans une analyse approfondie et une concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Si pour **M. Senesael** l'intérêt général oblige à trouver des solutions lorsque des grèves paralysent les transports en commun et pénalisent les usagers, et si l'on avance au travers d'une proposition de décret, on ne pourra faire l'économie d'une large consultation.

M. Senesael fait référence à une étude comparative entre les pays européens dont il ressort des travaux que l'ensemble de ces pays reconnaît le droit de grève, mais que seule la moitié d'entre eux ont recours à des dispositions particulières sur le service minimum.

M. Seneseal constate que le MR réclame l'instauration d'un service minimum alors que ses membres n'ont de cesse de le critiquer et de laisser des trous béants au niveau de la Fonction publique.

M. Senesael déclare que la contrainte par la loi ou le décret ne doit pas se substituer à la négociation. Il affirme aussi que la proposition MR pourrait aboutir à maintenir le service dans sa quasi-totalité. Selon la SRWT, 70 % des chauffeurs devraient ainsi être au travail pour assurer un service minimum, ce qui reviendrait pour **M. Senesael** à nier le droit de grève.

Toujours selon **M. Senesael**, la proposition MR contribue au «détricotage» de droits acquis.

Plus important encore qu'un service minimum en cas de grève, il s'agit pour le groupe PS d'offrir en matière de transport public, un service maximum tout au long de l'année.

Il faut donc, pour **M. Senesael**, encourager les transports en commun afin d'endiguer la suprématie de la voiture, limiter la hausse des coûts de stationnement, remédier à la paralysie des villes et réduire les coûts de congestion.

M. Senesael estime par ailleurs qu'il faut agir davantage en amont pour prévenir les conflits. Ainsi, **M. Senesael** constate que lors de l'ajustement budgétaire, une augmentation des budgets (+ 500.000 euros) afin d'améliorer la gestion des ressources humaines et organiser des formations en gestion du stress et de l'agressivité a été décidée. **M. Senesael** souligne toutefois que la Cour des Comptes a attiré l'attention des Parlementaires sur le risque de voir cet effort budgétaire réalisé en faveur du personnel des TEC neutralisé en 2006 par les pénalités que l'article 6.7 du contrat de gestion prévoit d'appliquer en dédommagement de l'interruption du service pendant les grèves.

M. Senesael estime qu'il serait malheureux de voir l'effort budgétaire annihilé par les conséquences de la grève qui avait notamment pour objet d'améliorer la sécurité dans les bus. Selon lui, les pénalités ne peuvent en aucun cas réduire les efforts menés afin d'améliorer la qualité des transports en commun, notamment en matière de sécurité.

M. Senesael affirme que la RATP française a mis en place un système d'alarme sociale qui doit prévenir l'apparition de conflits sociaux. Il estime que ce système consiste d'abord dans l'envoi d'un courrier à la direction, par un ou plusieurs syndicats, indiquant «le motif susceptible de devenir conflictuel».

M. Senesael précise ensuite que la direction est tenue de recevoir le ou les syndicats dans les cinq jours à partir de la réception de la lettre. Il constate qu'au sortir de la réunion un constat, soit d'accord ou de désaccord doit être publié.

Il souligne que s'il y a désaccord, les syndicats peuvent alors déposer un préavis de grève. Il mentionne que l'alarme sociale allonge donc les délais de préavis afin de négocier et d'éviter les coups de colère. Il précise que ce système a permis une diminution significative du nombre de jours de grève et donc des embarras pour les utilisateurs.

M. Senesael déclare que le contrat de gestion 2001-2004, conclu entre le Gouvernement wallon, la SRWT et les cinq TEC prévoit déjà, tant le remboursement des subventions pour les jours de grève reconnus que le remboursement des clients lésés par la grève.

M. Senesael affirme que le Ministre Antoine va lancer à la rentrée une grande consultation des chauffeurs afin de connaître leurs besoins et leurs attentes. Il précise qu'ils seront aussi invités à suggérer des mesures afin de garantir la sécurité. Il souligne que le Ministre pourrait peut-être nous dire s'il envisage également de les interroger sur l'aspect service minimum.

M. Senesael mentionne que la Ministre Van den Bossche a annoncé à la Chambre qu'il fallait examiner, avec les partenaires sociaux, l'opportunité de revoir la loi de 1948 qui prévoit des restrictions relatives aux prestations d'intérêt public en temps de paix et qui s'appliquent aussi aux sociétés de transport urbain et régional. Il affirme que des contacts entre la Ministre et les commissions paritaires doivent être pris. Il précise que la Ministre est convaincue que la meilleure manière de servir la protection du droit fondamental à la grève constitue en des accords entre les partenaires sociaux eux-mêmes concernant les prestations minimales.

Selon **M. Senesael**, cette loi prévoit que ce sont les commissions paritaires qui définissent les prestations minimales à assurer en cas de grève. Selon lui, elles peuvent en outre, désigner un comité restreint chargé de la mise en application de l'accord en cas de conflit. Il affirme que si aucun accord n'a été conclu, le Ministre de l'emploi peut le demander et, à défaut de réponse, instituer lui-même un régime. Selon lui, à défaut de système mis en place, le Ministre peut en outre désigner les personnes chargées d'assurer les prestations minimales. Il précise qu'une adaptation de cette loi aux réalités socio-économiques actuelles va donc être réalisée.

En guise de conclusion, **M. Senesael** reconnaît que tout doit être mis en œuvre afin d'éviter que des conflits comme ceux du mois de mai ne se reproduisent.

Par ailleurs, selon lui, et si la grève, moyen ultime de pression est utilisée, les partenaires sociaux doivent ensemble déterminer les moyens adéquats afin de ne pas pénaliser de manière disproportionnelle les usagers des transports en commun. Selon **M. Senesael**, au cas où la concertation ne pourrait aboutir à des propositions positives, le recours à l'imposition par la voie décrétale devrait alors seulement, être envisagé.

Mme Dethier-Neumann rappelle que les domaines des transports en commun, des services aux citoyens et du droit à la grève doivent être gérés ensemble. Elle tient également à préciser que le décret du MR ne vise pas à annuler le droit de grève et tend à poser les questions que tout le monde se

pose. De même, la négociation lors du contrat de gestion devra porter sur la prévention des conflits. De plus, **Mme Dethier-Neumann** estime que le service minimum doit pouvoir être discuté et ne peut donc être transformé en guerre de partis.

M. Lebrun souligne qu'au niveau des jours de grève, les TEC affichent un nombre de jours inférieur à ceux de la société De Lijn. Il constate également que les mouvements sociaux au sein des TEC tendent à se manifester lors de la négociation des conventions sectorielles et/ou lors des négociations du nouveau contrat de gestion. À cela, **M. Lebrun** ajoute qu'en 2005, un des syndicats participant au mouvement de grève a eu pour réflexe d'affirmer son autorité puisqu'il y avait eu un changement de dirigeants à sa tête. De plus, lors des négociations, les syndicats se sont mis autour de la table en déposant directement un préavis de grève.

En d'autres termes, ces différents facteurs ont, pour **M. Lebrun**, joué en défaveur d'une négociation posée. **M. Lebrun** reconnaît cependant qu'il existe des mouvements de grève spontanée principalement liés à la sécurité et qu'ils sont à cet égard justifiés puisque dans certains cas, c'est l'intégrité physique des chauffeurs qui est mise en question.

M. Lebrun constate qu'une des dispositions de la proposition de décret ne tient pas compte de cette réalité de terrain faite d'insécurité. Si selon **M. Lebrun**, le service minimum peut apparaître au public comme une formule sympathique, il déplore que le service minimum soit présenté par le MR en pleine négociation.

M. Borsus réplique qu'il a attendu la fin de la grève pour déposer sa proposition, soit le 26 mai 2005.

M. Lebrun affirme que la proposition met à mal la concertation sociale et rappelle qu'un service minimum existe au travers de la loi de 1948 qui prévoit des prestations de services publics en temps de paix. De plus, vu que la concertation sociale s'organise au niveau fédéral, il appartient à ce dernier d'organiser un service minimum. Par conséquent, il ne revient pas à la Région wallonne de prendre des initiatives en la matière.

Cependant, **M. Lebrun** reconnaît que lorsque le Ministre affirme qu'il est favorable d'inscrire un service minimum dans le contrat de gestion, cela relève de sa compétence puisque c'est une manière d'organiser les services publics des transports en commun.

M. Lebrun déclare que les TEC ont des objectifs de résultats et que chaque jour de grève constitue une charge financière importante qui a un impact négatif sur le plan budgétaire, mais également sur le plan de la confiance dans les transports en commun.

M. Lebrun déclare qu'il n'est pas favorable à la proposition de décret car elle mettrait à mal le processus de concertation sociale et se focalise sur une compétence qui ne relève pas de la Région wallonne.

M. Boucher affirme en avoir assez qu'on diabolise les libéraux chaque fois qu'ils déposent une proposition. Il déclare aussi qu'à partir du moment où un seul syndicat bloque tout le processus par des revendications irréalisables, des initiatives doivent être prises afin que la population ne soit plus prise en otage et que près de 250.000 enfants ne puissent suivre régulièrement les cours.

M. Boucher souhaite répondre à M. Senesael en précisant que les libéraux ne veulent pas toujours les privatisations. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder le cas de la Sabena ou encore de Belgacom.

M. le Ministre remercie les intervenants pour la qualité des débats et souhaite souligner également la qualité du management de la SRWT qui s'est traduite par un consensus réel pour promouvoir les TEC. Il précise que les TEC ont transporté 180 millions de voyageurs et ce, sur le seul territoire de la Région wallonne. Il rappelle encore que les TEC ont connu une progression de 11 %.

Par ailleurs, **M. le Ministre** insiste sur le fait que le Gouvernement wallon va procéder à un investissement massif destiné à renouveler le parc des bus et améliorer les dépôts, les quais ou encore les abris de bus. Cet investissement s'élève à 55 millions. **M. le Ministre** reconnaît également que dans un budget qui souffre de la croissance économique, le secteur des transports en Région wallonne est par conséquent un secteur privilégié.

M. le Ministre rejoint les propos de M. Lebrun quand il affirme que la combinaison de deux types de négociations est source de conflits, surtout s'il y a un renouvellement des cadres au sein d'un syndicat.

Pour finir, **M. le Ministre** déclare que la participation à la grève a été très contrastée. Il en veut pour preuve que pour la ville d'Arlon, seuls quatre chauffeurs sur cinquante étaient en grève.

M. le Ministre insiste sur le fait que le Gouvernement a un rôle de régulateur. Cependant, les premiers partenaires du transport public restent la SRWT ainsi que les différentes directions régionales des TEC. **M. le Ministre** estime qu'il n'y a pas de raison de s'immiscer entre ces deux protagonistes. À cet égard, il tient d'ailleurs à féliciter tous ceux qui ont participé à cette conciliation. Il rappelle que la concertation obéit à une sorte de liturgie qui consiste à ne pas mettre toutes ses propositions sur la table dès la première heure. Pourtant, dans le cadre de cette crise, **M. le Ministre** estime que le Gouvernement s'est trouvé dos au mur car tout avait été dévoilé dans les premières heures de la concertation.

De plus, **M. le Ministre** déplore la dégradation de certains matériaux publics lors de ces grèves. Il estime que la volonté des grévistes était de saturer les grandes villes wallonnes et il n'accepte pas qu'on utilise des biens publics à cet effet. Face à cette situation, il avait donc demandé à la SRWT de fermer les différents dépôts aussi bien pour la sécurité des biens publics que pour celle des travailleurs qui ne désiraient pas faire grève.

M. le Ministre estime qu'il faut respecter aussi bien le droit de grève que le droit du travail et qu'aucun des deux n'est supérieur à l'autre. Il déplore profondément le type d'incidents qui se sont déroulés dans la région de Charleroi où certains chauffeurs de bus qui désiraient travailler ont été menacés par leurs collègues grévistes. Il a d'ailleurs demandé que ces personnes fassent l'objet d'une procédure de licenciement pour faute grave et cette demande est actuellement étudiée par le Tribunal du Travail. L'ensemble des organisations syndicales ont d'ailleurs condamné ce comportement.

M. le Ministre déclare qu'il désire s'attaquer au fond du problème. Ainsi, chaque année, plus de 4 millions d'euros seront déployés pour accroître la sécurité.

En outre, selon lui, il est absolument primordial d'intéresser les chauffeurs dans l'amélioration de la productivité. Il a le sentiment que rétribuer les chauffeurs qui consentent à certains efforts est plus que légitime. Il reprend d'ailleurs les propos de la directrice des TEC liégeois qui déplorait un taux d'absentéisme toujours plus élevé. Selon lui, cette situation mérite amplement d'être analysée et la solution qu'il préconise est de responsabiliser les chauffeurs dans l'amélioration du service offert.

Quoi qu'il en soit, **M. le Ministre** estime que des pénalités devront être attribuées aux services des TEC qui n'ont pas respecté le principe de continuité du service public, mais il désire rester attentif à cette problématique afin de ne pas les pénaliser plus que de raison et de risquer de les mettre en déséquilibre financier. Il s'agira donc de réaliser un examen spécifique de leur situation. Quant aux abonnés, ils seront, bien entendu, remboursés.

M. le Ministre pense que légiférer en cette matière serait un non-sens et rappelle que cela n'entre pas dans le cadre de ses compétences. Il préfère tenter de trouver des solutions à l'intérieur d'un dialogue social constructif avec les différents acteurs de terrain. Il faudra tout tenter pour aboutir à un accord satisfaisant les différentes parties. Il souhaite pouvoir trouver des solutions qui conviendraient à tous et qui interviendraient à un moment opportun.

Dès lors, il compte mettre en place une grande campagne de promotion qui viserait à réconcilier les usagers avec le secteur des transports en commun. Cette campagne aurait aussi pour objectif de rappeler aux parents que les transports en commun restent la meilleure solution pour leurs enfants et que le transport scolaire se doit de rester une exception.

Ensuite, **M. le Ministre** compte privilégier la voie de la consultation en donnant la parole aux chauffeurs et ce, par d'autres biais que ceux que l'on connaît actuellement. Son objectif est de s'adresser à chacun d'entre eux, que ce soit par l'intermédiaire de la SRWT, des différentes directions régionales, ou encore des organisations syndicales. Cette consultation permettrait ainsi de dégager certaines suggestions quant à l'amélioration du transport public.

M. le Ministre estime que les chauffeurs sont, sans conteste, les mieux placés pour parler de cette problématique.

L'autre voie privilégiée sera celle du dialogue. Cependant, **M. le Ministre** veut éviter de s'enfermer dans un calendrier rigide, il souhaite prendre le temps de la réflexion. Le service minimum ne pourra être instauré que par la voie de la consultation.

Selon son analyse, la voie législative ne pourrait pas permettre de solutionner les problèmes. Il rappelle, à ce propos, que la France a essayé, à maintes reprises, de faire passer des lois concernant le service minimum, mais que celles-ci n'ont jamais pu aboutir. Par contre, la concertation et le dialogue social ont donné de biens meilleurs résultats.

M. le Ministre cite, par après, les exemples de l'Italie et de l'Espagne où les textes de loi ont eux aussi échoué. Il évoque ensuite la situation du Portugal qui, selon lui, a privilégié la concertation et qui est le seul pays à avoir pu établir un service minimum. Il termine par le cas de l'Allemagne où il déplore le fait que les fonctionnaires statuaires soient privés du droit de grève. Il estime que cette situation n'est pas du tout enviable.

M. le Ministre conclut donc son raisonnement en rappelant que tous les pays qui ont choisi la voie législative ont échoué. Selon lui, la seule porte ouverte reste le dialogue et la négociation. Il déclare vouloir essayer de résoudre cette problématique, mais se refuse à toute promesse désuète. Il insiste néanmoins sur le fait que le Gouvernement a bel et bien la volonté de développer un service public performant. Il rappelle, à cet égard, que le projet du Ministre Daerden visant à instituer un service de péage sur les autoroutes pourrait fournir des recettes dont 25 % d'entre elles seraient attribuées aux transports en commun.

M. le Ministre se déclare décidé et enthousiaste pour résoudre cette problématique.

M. Borsus remercie l'ensemble des intervenants, mais tient particulièrement à s'inscrire en faux par rapport aux images réductrices qui ont été associées à son discours tout au cours du débat.

En outre, il estime que cette problématique relève bel et bien des compétences de la Région wallonne. En effet, l'organisation du transport public en Région wallonne est bien une compétence qui relève du niveau de pouvoir wallon.

Il souligne que sa proposition a bel et bien pour objectif d'instaurer une concertation et qu'elle confie au Gouvernement la mission précise d'organiser un service minimum en négociant avec l'ensemble des acteurs concernés.

Il pense que sa proposition a pour mérite de définir clairement la mission et le cadre dans lequel ce service minimum pourrait s'inscrire.

Toutefois, il trouve dommageable de jouer avec la définition d'un jour «officiel» de grève. Selon lui, ce qui compte pour les usagers, c'est le nombre de jours où ils ont dû faire face à une absence de transports en commun, où ils n'ont pu circuler librement.

Il réitère le fait que l'objet de son propos n'est pas de mener un vaste débat sur l'ensemble de l'organisation du transport public en Région wallonne. Quoi qu'il en soit, il prend bonne note des informations reçues aujourd'hui.

M. Borsus clame qu'il n'a aucun problème à donner une chance complémentaire à la concertation. Il précise aussi que son Groupe a sciemment attendu la fin des grèves avant de déposer ce texte. Il regrette donc le procès d'intention qui lui est fait aujourd'hui.

Il déplore que certains Parlementaires reportent constamment la responsabilité au niveau fédéral. Il se dit satisfait de savoir que le Ministre entame un certain nombre de rencontres et réinsiste sur le fait que ses propos s'inscrivaient dans une volonté de consultation. Pour conclure, il informe les autres Parlementaires qu'il n'est pas opposé à ce que l'Assemblée se donne un temps de réflexion nécessaire. Toutefois, il réaffirme sa volonté de maintenir un service minimum.

M. Bayenet se demande s'il ne faudrait pas interroger la Ministre Arena quant au taux de fréquentation des écoles au cours du mois de juin car ces statistiques permettraient de constater que, lors de cette fin d'année, la plupart des bus tournaient à vide. Il attire aussi l'attention des Parlementaires sur le fait que de nombreux chauffeurs des TEC Namur-Luxembourg migrent régulièrement vers le Luxembourg où les conditions de travail leur seraient nettement plus favorables. Il insiste pour qu'une réflexion soit menée à ce sujet.

M. Crucke félicite M. le Ministre pour sa réponse. Il considère qu'il est particulièrement intéressant de constater que ce dernier fait tout pour éviter de répondre à la question qui est effectivement posée. Il constate que tous les Parlementaires ont abordé le service minimal, mais que le Ministre a pourtant réussi à éviter cette question. En outre, **M. Crucke** insiste lui aussi sur le fait que cette proposition de décret n'a pas pour autre objectif que de continuer le dialogue. Aussi, il salue la proposition de M. le Ministre de consulter les chauffeurs du TEC, mais pense qu'il serait aussi bénéfique de consulter les usagers.

M. le Ministre déclare que cela a déjà été fait.

M. Crucke aurait souhaité que M. le Ministre lui expose clairement sa position par rapport au service minimum. En effet, dans un article du 8 juin, alors que la grève venait de se terminer et que notre proposition avait été déposée, M. le Ministre y déclarait qu'il fallait trouver des adaptations afin que les travailleurs et les élèves puissent se déplacer quelles que soient les circonstances. **M. Crucke** souligne que l'article s'intitulait comme suit : *«Le Ministre Antoine promet un service minimum».*

M. Crucke précise en outre que le Ministre n'a jamais contredit cet article, il en conclut donc que le Ministre est favorable à l'instauration de ces services minimum.

M. Crucke admet que ce texte est sans doute perfectible, mais qu'il a le mérite de permettre des avancées positives.

M. Collignon déplore le fait que ce texte ne soit pas assez complet et **M. Crucke** déclare partager ce point de vue.

Toutefois, il estime que si chacun se comporte en idéologue et ne consent pas à quelques efforts, le dossier restera inévitablement bloqué.

Selon lui, le Parlement se doit d'agir dans le cadre des prérogatives qui sont les siennes. Il propose donc au parlement de mener différentes auditions afin d'écouter les uns et les autres et de pouvoir ainsi aider le Ministre dans sa tâche. Il est tout à fait d'accord pour que la Commission prenne le temps nécessaire au dialogue et à la concertation.

M. Petitjean explique que son Groupe a introduit cette proposition suite à l'accord intervenu en région parisienne, accord qui ne concerne pas uniquement les bus, mais aussi les trains et les métros.

Il précise que l'objectif de cette proposition était d'associer toutes les forces vives avant une quelconque prise de décision.

Enfin, il conclut que M. Senesael lui a donné raison en déclarant qu'il s'agissait d'établir une concertation avec les chauffeurs de bus pour l'instauration d'un service minimum. **M. Petitjean** estime qu'il s'agit bien de l'objet de leur proposition de décret.

M. Lebrun déclare qu'il ne peut que s'inscrire en faux par rapport à la proposition de M. Crucke. Selon lui, le transport public repose sur trois piliers que sont l'organisation syndicale, le Gouvernement et la SRWT.

Il pense qu'il est absolument nécessaire que ces derniers trouvent un accord afin d'améliorer progressivement le service public, mais que le Parlement n'a pas à s'immiscer dans ce dialogue. Pour lui, cela reviendrait à fausser le rapport entre les patrons et les organisations syndicales. Il estime que cela reviendrait à faire jouer au Parlement un rôle qui n'est pas le sien.

Il précise que l'article du 8 juin avait pour but d'inscrire ce service minimum dans le cadre du contrat de gestion.

Il insiste sur le caractère fondamental du secteur du transport dans le développement de la Région wallonne.

M. Borsus rappelle que le contrat de gestion est actuellement en train d'être renégocié et qu'il est donc opportun que le Ministre s'engage, dès à présent, à y inclure un service minimum.

Il est tout à fait d'accord pour que le Ministre prenne le temps nécessaire pour mener cette réflexion, mais il pense qu'il est souhaitable que cette volonté soit incluse dans le contrat de gestion dès à présent. il rappelle d'ailleurs que le précédent contrat de gestion comprenait déjà tout un chapitre sur cette problématique.

M. Collignon se dit interpellé par le fait que les conciliateurs fédéraux ont dû être à maintes fois remplacer. Il estime que ce rôle doit être rempli par des personnes qui ont une parfaite connaissance de cette problématique. Il estime qu'il est grand temps de mener une réflexion sur ce sujet. Selon lui, il faut que ces personnes soient des spécialistes dans le domaine.

De plus, il prend note du fait que M. Crucke ne veuille pas s'arc-bouter sur sa proposition et pense, lui aussi, qu'il faut absolument privilégier la voie de la concertation.

Enfin, il regrette que M. Crucke ne prenne aucun compte des arguments juridiques les plus essentiels. À ce propos, il rappelle que Conseil d'État aura bien évidemment son mot à dire dans cette problématique. Il s'agit d'une notion qui demande un examen approfondi. Il estime qu'il est plus sage d'attendre les résultats de la consultation.

M. le Ministre répond qu'il ne minimise certainement pas les jours de grève, étant entendu qu'il procède à un «comptage» non pas par jour, mais bien par heure. Pour information, **M. le Ministre** affirme qu'ils sont en ce moment à 170.000 heures de grève.

M. le Ministre reconnaît également avoir dit que lors de la négociation du contrat de gestion, il conviendra de mettre en œuvre un service minimum. Cette initiative a d'ailleurs fait l'objet d'une discussion au Gouvernement qui a abondé dans cette voie.

Au surplus, il rappelle que l'organisation du transport en commun est une compétence régionale, mais dès que l'on touche au droit social ou encore aux conventions collectives, on tombe dans «l'orbite fédérale».

M. le Ministre constate qu'il y a bien souvent une confusion entre la négociation d'entreprise et la négociation sectorielle. Dans le cas de la grève des TEC, il s'agissait d'une négociation relevant du droit de l'entreprise. Quant à la proposition de dire que c'est le Parlement wallon qui s'occupera du

dossier, **M. le Ministre** répond à M. Crucke qu'il s'agit d'une prérogative qui appartient par décret au Gouvernement et qu'il y a une réelle différence entre audition et négociation.

M. Borsus souhaite définitivement faire un sort à l'argumentation juridique car il estime qu'au travers de sa proposition de décret, il n'a pas touché à la matière relevant du Fédéral et donc n'a pas touché au droit de grève. Selon **M. Borsus**, la proposition prévoit uniquement que le groupe TEC doit présenter, dans son fonctionnement, des initiatives en matière de service minimum. Le Parlement peut donc statuer en la matière, puisque cela ressort de la compétence du Ministre.

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À GARANTIR UN SERVICE MINIMUM DANS LE CADRE DES MISSIONS DE SERVICES PUBLICS ASSURÉES PAR LE GROUPE TEC, DÉPOSÉE PAR MM. BORSUS ET CONSORTS (Doc. 148 (2004-2005) - N° 1)

EXAMEN DES ARTICLES

M. le Président demande s'il y a des interventions à propos des articles de la proposition de décret. Aucun Parlementaire ne désirant prendre la parole, il décide de procéder aux votes.

VOTES

ARTICLES 1er À 3

Les articles 1er à 3 sont rejetés par 8 voix contre 2.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

La proposition de décret est rejetée par 8 voix contre 2.

PROPOSITION DE DÉCRET POUR UN ENGAGEMENT POUR ASSURER UN SERVICE MINIMUM DES BUS DU TEC, DÉPOSÉE PAR M. PETITJEAN (Doc. 180 (2004-2005) - N° 1)

EXAMEN DES ARTICLES

M. le Président demande s'il y a des interventions à propos des articles de la proposition de décret. Aucun Parlementaire ne désirant prendre la parole, il décide de procéder aux votes.

VOTES

ARTICLES 1er À 4

Les articles 1er à 4 sont rejetés par 8 voix contre et 2 abstentions.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

La proposition de décret est rejetée par 8 voix et 2 abstentions.

CONFIANCE AU RAPPORTEUR

La confiance est accordée au Rapporteur pour l'élaboration du rapport.

M. Crucke souhaite que l'on mette quand même sa proposition relative à l'audition des acteurs du groupe TEC aux votes.

M. Petitjean rappelle au Président qu'il a aussi remis une proposition de résolution.

M. le Président signale à M. Petitjean qu'il n'appartient pas à la Commission de décider de la recevabilité de cette proposition et qu'elle doit être déposée à la Conférence des présidents.

M. le Président informe M. Crucke que huit Commissaires ont voté pour ne pas procéder à l'examen de sa proposition.

M. Borsus souhaite alors connaître la suite réglementaire de la procédure.

M. le Président propose de réserver la réponse pour qu'on puisse posément analyser la procédure.

– *La séance est suspendue à 19 heures 59 minutes.*

– *La séance est reprise à 20 heures 21 minutes.*

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)

M. le Président informe les Commissaires que Mme Defalque transforme sa question en question écrite, ainsi que MM. Fourny, Bayenet, Fontaine et que M. Langendries reporte sa question.

INTERPELLATIONS

LA MOBILITÉ AUX ALENTOURS DES ZONINGS COMME FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

M. René Thissen (cdH). – Dans notre région, les zones d'activités économiques tellement indispensables au redéploiement économique wallon disposent de nombreux atouts tels que la proximité d'infrastructures autoroutières, les possibilités d'extension et un contrôle rigoureux de l'environnement.

Cependant, leur extension en cours ou annoncée soulève des difficultés logistiques majeures et ce, notamment dans les parcs d'activités mixtes qui accueillent PME et PMI et qui sont, par conséquent, fréquentés par des véhicules lourds, mais aussi par de simples voitures.

Plusieurs exemples illustrent cette situation.

Premièrement, le zoning nord de Wavre qui dispose de nombreux avantages comme l'Eurocorridor Nord-Sud, la proximité de Bruxelles et de Louvain-la-Neuve, cité universitaire. On peut aussi citer la situation du zoning au cœur du Brabant wallon, à la fois bassin de l'emploi et zone résidentielle nantie de commerces et de services. Un autre atout de la zone est aussi l'image de Wavre-Nord, symbole du nouveau tissu wallon d'industries et de services, de même que la présence d'un réseau de transport en commun.

Par contre, l'accessibilité routière est rendue difficile par des goulets d'étranglement aux sorties de l'autoroute E411 dans les sens Namur-Bruxelles et Bruxelles-Namur. D'autres problèmes sont également à signaler à différents carrefours comme l'étroitesse de la chaussée d'accès dite «des Collines».

On compte aujourd'hui, sur ce zoning, 2.950 emplois, le total grimpera à 3.350 en 2006 et à 10.000 en 2012.

Deuxièmement, le problème d'accès au parc scientifique du Sart-Tilman où toutes les alternatives à la voiture sont les bienvenues. Il y a bien le bus «58» dont l'arrêt se situe à dix minutes du Parc. Cependant, le temps perdu dans les transports en commun est conséquent. Soit neuf minutes en voiture pour une heure et quart en bus pour un même trajet.

De plus, il faut trois quarts d'heure environ pour traverser le zoning de part en part, ce qui ne favorise guère les contacts entre les entreprises. Or, dans le milieu des chercheurs, cela peut aboutir à des résultats intéressants tant prônés dans le redéploiement économique de la Wallonie.

Une navette de petit gabarit n'y trouverait-elle pas toute son utilité, de même qu'un réseau de bus qui quadrillerait le Parc aux heures de pointe ?

Enfin, sur l'arrondissement de Verviers, la situation de la mobilité de la zone d'activités économiques d'Eupen-Baelen-Welkenraedt-Lontzen, à proximité des frontières allemandes et hollandaises, pose de sérieux problèmes. Cette zone figure parmi les plus dynamiques et les plus développées de la province de Liège, voire de la Région wallonne. Elle a reçu, en 2004, un renfort de 127 hectares supplémentaires aux alentours de la sortie autoroutière d'Eupen-Welkenraedt, mais dispose aujourd'hui d'une seule voirie d'accès à la zone d'activités économiques existante, à savoir la RN67 à deux bandes de circulation.

Cette route est quotidiennement empruntée par 28.800 véhicules en moyenne et est perpétuellement saturée, même En dehors des heures de pointe. De plus, cet unique accès est aussi la principale voie menant à Eupen et à Welkenraedt et assure donc le trafic de transit régional.

L'arrêt de bus le plus proche est à 700 mètres environ et il n'existe pas de ligne de transport en commun traversant le zoning même. La voiture constitue donc la seule solution comme transport domicile-lieu de travail.

Parmi les entreprises concernées, le transporteur routier local de Welkenraedt qui, au cours des dix dernières années, a connu une croissance qui a fait passer l'effectif de 15 à 60 personnes, sans compter une centaine de chauffeurs qui roulent pour eux.

Un autre transporteur local estime à 60.000 euros la perte due aux 20 minutes que chaque camion perd dans les embouteillages de la route d'Herbesthal, route qui donne accès aux très nombreuses zones d'activités économiques de la Région.

Les bouchons incessants font perdre du temps et de l'argent aux entreprises. Ils perturbent également leur fonctionnement, certaines entreprises, libérant leur personnel plus tôt pour que celui-ci puisse arriver à temps à l'école ou à la garderie. Cette situation effraye aussi les clients en logistique et locataires potentiels. Un luxe que nous ne pouvons pas nous permettre dans le contexte économique actuel.

De plus, la perspective d'une extension du zoning d'Eupen, qui va doubler sa surface en mordant sur les communes de Baelen, Welkenraedt et Lontzen, soit plus de 300 hectares, avive les pires craintes.

Les solutions existent sur papier et passent par l'aménagement d'une nouvelle sortie autoroutière non loin du hameau de Nereth. M. Daerden annonçait qu'une étude était en cours et que plusieurs pistes étaient explorées, mais qu'il était trop tôt pour annoncer les résultats. Quand ces résultats seront-ils disponibles ? Quelles sont les pistes explorées ?

Les revendications datent de plus de 20 ans. Vu l'urgence du problème, ne pourrait-on pas déjà aménager certains chemins existants en routes reliant les zonings entre eux, c'est-à-dire afin de dévier le trafic de la RN67 et d'éviter les zones d'habitation ?

Au total, ce sont une douzaine de plans de mobilité des zones d'activités qui sont projetés avec, pour objectif principal, l'amélioration de la mobilité à proximité et dans les zones d'activités économiques.

Quelles sont les solutions envisagées pour faciliter l'accès aux zonings et la mobilité à leurs alentours ? Ce problème est, je le rappelle, très important vu les réticences des entreprises à s'installer à cause des problèmes de mobilité aux alentours des zonings.

Quel est l'état d'avancement des PMZA ? Quand pouvons-nous espérer connaître les résultats ?

Les projets de solution évoqués comme l'établissement de lignes de bus supplémentaires au niveau du Parc scientifique du Sart-Tilman sont-ils envisagés ?

Enfin, quel est l'horizon de temps prévu pour la résolution du problème d'engorgement de la RN67 de la zone d'activités économiques d'Eupen-Baelen-Welkenraedt-Lontzen ? Quelle solution est envisagée de manière prioritaire ? Je me permets encore d'insister sur l'urgence de la situation.

M. Edmund Stoffels (PS). – La mobilité est un problème important dans les zonings industriels et encore plus depuis la mise en œuvre du Plan stratégique de création d'activités. Nous sommes à un tournant primordial. Tant pour le transport de marchandises que pour la mobilité des travailleurs, nous devons prendre des mesures de facilité tout en veillant à ne pas indisposer les riverains. Nous sommes actuellement au cœur de cette problématique et j'espère que nous verrons bientôt les concrétisations de notre réflexion, que ce soit sur les plans économique ou environnemental.

En outre, la situation que notre Collègue vient de décrire risque de s'alourdir car la plupart de ces zonings vont bientôt s'étendre. La plupart des cas cités sont des projets d'une grande urgence. Toutes les parties concernées doivent donc s'unir pour améliorer l'état de nos routes.

Mes questions seront donc les suivantes :

où en sommes-nous dans l'élaboration des différents CCUE ?

serait-il possible que les différents acteurs concernés puissent déjà avancer dans différents projets avant la finalisation de ces CCUE ?

Aussi, lorsque j'ai déposé ma question d'actualité ayant trait à la problématique des zonings, celle-ci a été annulée car une interpellation avait déjà été déposée. Toutefois, à l'écoute de mon Honorable Collègue, je constate que ma question était très différente. Dès lors, je vous demande de pouvoir vous la reposer sous forme de question écrite.

M. Léon Walry (PS). – Je partage les inquiétudes de MM. Thissen et Stoffels.

Tout d'abord, en ce qui concerne la problématique du zoning de Wavre, je voudrais citer le célèbre proverbe qui dit que choisir c'est renoncer. En effet, le Brabant wallon compte actuellement trois audacieux projets de développement, ainsi que de nombreuses demandes de contournement, de création de liaisons ou encore d'extension.

Dans ce contexte, il s'agira de planifier ces différents projets, que ce soit à brève, à moyenne ou à longue échéance. Il s'agit de se donner des priorités afin que le Gouvernement puisse faire les choix les plus judicieux.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le problème de l'accessibilité aux zones d'activités économiques est essentiel. Les zones d'activités économiques sont, en effet, tout à fait inutiles si elles ne prévoient pas des connexions au réseau routier. À l'avenir, il faudra aussi tenir compte des autres modalités de transport comme le chemin de fer ou les voies fluviales.

Comme vous le déclariez, le Brabant wallon doit aujourd'hui faire face à un nombre incroyable de demandes et il nous sera impossible d'y répondre dans le cadre de cette législature. En outre, ces dossiers sont particulièrement importants car ils incluent des modifications de Plans de secteurs et un financement relativement conséquent. Nous devrons immanquablement mener une concertation de qualité pour faire les choix les plus judicieux opportuns.

En ce qui concerne la situation de Wavre-Nord, nous sommes face à des investisseurs qui cherchent à se développer au plus vite. Dès lors, si nous ne prenons pas rapidement des décisions adéquates, il est inévitable que ceux-ci se délocalisent. Nous devons agir, mais il est bien évident que le Ministre Daerden est confronté à de nombreuses difficultés puisque ces projets n'étaient pas prévus dans son programme triennal.

Quoi qu'il en soit, nous devons trouver une solution et c'est là que l'on constate tout l'intérêt du décret Resa. En effet, contrairement à la législation précédente, celui-ci permet d'ouvrir le crédit des ZAE En dehors de la zone d'activités à proprement parlé car il est bien évident que l'infrastructure environnante est prédominante.

De ce contexte, une modification de bretelle et un élargissement de la Chaussée de la Colline sont désormais prévus. La création de nouveaux ronds-points est aussi envisagée. Ces travaux auraient été impossibles à réaliser sans le plan de financement alternatif. Actuellement, les études ont été lancées et nous tâcherons d'être le plus efficace et le plus rapide possible.

Pour ce qui est de l'accès au Parc du Sart-Tilman, j'ai lancé une étude de mobilité. Vous devez cependant savoir que cette zone fait partie de quatre projets pilotes où de nombreuses formules de mobilité sont étudiées. Il a notamment été prévu de mettre en place une ligne TEC spécialisée à destination des travailleurs du zoning. Au bout d'un an, une évaluation sera menée et pourrait aboutir à la pérennisation de cette ligne.

En ce qui concerne la zone d'Eupen, il est évident qu'il existe de gros problèmes de trafic. Cette situation risque de freiner les investissements. À ce propos, je pense que la meilleure situation voudrait que le Ministre Daerden s'occupe du financement de la nouvelle sortie d'autoroute. Pour ma part, je me chargerai des routes transversales complémentaires. Nous aurons une réunion à ce sujet prochainement et j'espère que nous pourrons solutionner ce problème dans les meilleurs délais.

Pour répondre à M. Walry, je vous avoue que, si j'avais dû choisir les 34 zones concernées, je n'aurais sans doute pas pris celles-là. Toutefois, je me dois d'honorer les engagements pris par le passé.

Ainsi, le dossier de Jodoigne a fait l'objet d'une cascade d'avis négatifs et le parcours sera long avant d'aboutir à une solution satisfaisante.

Pour Nivelles, la situation semble peu à peu s'éclaircir.

Comme vous le constatez, chaque zone a sa propre histoire et peut faire l'objet de nombreux recours, mais ma volonté reste le respect des engagements pris auparavant. Je n'exclus pas de procéder à certaines extensions de zones à condition qu'il y ait une réelle demande économique. Il faut être raisonnable par rapport aux engagements déjà pris.

M. René Thissen (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour la clarté de sa réponse et je me réjouis de constater que des solutions seront bientôt trouvées. En effet, cela permettra de sauvegarder de nombreux emplois. En outre, je constate que l'urgence des situations a bien été prise en compte.

En ce qui concerne la situation d'Eupen, je trouve que votre solution est tout à fait acceptable. Il me paraît normal que les deux Ministres concernés participent au financement des travaux.

M. Edmund Stoffels (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je reconnais que l'ensemble des projets évoqués nécessitait des mesures urgentes et je constate avec plaisir la collaboration qui existe entre votre Cabinet et celui de M. Daerden. Il me paraît légitime que ces investissements ne soient pas pris en charge par votre seul département. La coordination me paraît être un élément essentiel.

En ce qui concerne la situation d'Eupen, je pense qu'il faut aussi prendre en compte la remise en état de la RN67, travaux qui devraient aussi faire l'objet d'une concertation.

M. Léon Walry (PS). – Je suis conscient qu'il s'agit d'une problématique complexe, mais elle me paraît essentielle pour l'avenir et le redéploiement de la Wallonie.

En outre, j'estime que le sous-localisme n'a pas sa place dans une telle problématique. Cependant, force est de constater que, lorsqu'une entreprise s'installe, elle a pour objectif d'être au plus près de Bruxelles et, dans ce contexte, le Brabant wallon semble s'imposer. Néanmoins, lorsqu'une entreprise choisit de quitter le Brabant wallon, ma crainte n'est pas qu'elle se déplace en Hainaut ou en région liégeoise, mais bien qu'elle se décide à quitter notre Pays.

Vous avez raison de dire que l'implantation du zoning de Jodoigne a fait l'objet de nombreuses critiques, mais, pour ma part, j'estime que sa situation n'est pas aussi négative que d'aucuns auraient voulu le faire croire.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ma crainte, dans cette problématique, est que l'accumulation de dossier est telle, qu'il sera extrêmement difficile de répondre à toutes les demandes.

M. Edmund Stoffels (PS). – À l'avenir, nous devrons veiller à ce que l'implantation des zonings se fasse dans des zones optimales en matière de mobilité. En les plaçant à proximité d'un réseau autoroutier performant, nous éviterons de nombreux problèmes. Cependant, j'aimerais savoir s'il est possible d'avancer dans certains dossiers avant que le CCUE soit finalisé.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La séquence des opérations doit absolument être respectée afin d'éviter tout recours.

LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE RÉGIONAL

M. Willy Borsus (MR). – Le 27 mai 1999, le Gouvernement wallon a adopté le SDER qui définit un projet de développement transversal pour la Wallonie.

Cet outil a notamment pour objectif d'insérer la Wallonie dans l'espace européen en exposant un projet de développement territorial et en formulant une stratégie permettant de le réaliser.

Ce projet de développement territorial trouve ses bases en Région wallonne dans le CWATUP. C'est, en effet, l'article 1er du Code qui, en son paragraphe 2, précise que «L'aménagement du territoire est conçu au moyen du schéma de développement de l'espace régional et du schéma de structure communal».

L'article 13 précise, par ailleurs, que «Le schéma de développement de l'espace régional exprime les options de l'aménagement de développement durable pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne».

Les principes contenus dans le SDER, même s'ils n'ont pas de caractère obligatoire, doivent donc servir de base à l'aménagement local et régional. C'est ainsi que le CWATUP précise en son article 22 que «Le plan de secteur s'inspire des indications et orientations contenues dans le SDER».

S'il sert de base à l'orientation de certains plans et documents stratégiques, le SDER s'inspire également lui-même de différents documents d'orientation émanant tant de l'échelon régional, que fédéral, voire communautaire.

Ainsi, en sa qualité d'instrument transversal, le SDER intègre les objectifs contenus dans :

– le Plan d'environnement pour le développement durable ;

– le Plan de mobilité et de transports de Wallonie ;

– le Contrat de gestion entre la Région wallonne et la Société wallonne du Logement ;

– et le Schéma de développement de l'Espace communautaire adopté en 1999.

Le SDER constitue donc un outil majeur dans la gestion de l'espace wallon et de son intégration au niveau européen.

Il est, dès lors, indispensable, pour maintenir son efficacité et garantir sa cohérence par rapport à d'autres instruments de gestion du territoire, que le SDER puisse tenir compte de l'émergence de nouveaux besoins ou de nouvelles potentialités.

Cette démarche implique donc une évaluation périodique afin d'adapter les objectifs du SDER, non seulement aux nouveaux besoins, mais aussi aux politiques en cours.

Il apparaît en effet que le décret Resa adopte des orientations qui s'écartent des recommandations du SDER.

Ainsi, à titre d'exemples, on peut citer certains enjeux soulignés dans le SDER :

– gérer le sol de façon parcimonieuse ;

– éviter la délocalisation des activités vers les périphéries ;

– éviter la dispersion de l'habitat ;

– promouvoir l'usage du sol moins générateur de déplacements en voiture ;

– prévenir les risques technologiques et les nuisances paysagères et environnementales ;

– redynamiser les outils de participation prévus par le CWATUP (CRAT et CCAT).

Pourtant, le Gouvernement a souligné, dans sa Déclaration de Politique Régionale, que son projet de développement global s'appuyait «notamment» sur le SDER et qu'il veillerait à gérer le sol de façon parcimonieuse.

Sans vouloir refaire le débat relatif à l'aménagement du territoire, je souhaiterais, dès lors, insister, dans un souci de cohérence, sur la nécessité réactualisation du SDER.

Véritable document de conception de l'aménagement du territoire et unique instrument en matière de planification stratégique de l'espace wallon, le SDER n'a, comme tel, ni force obligatoire ni réglementaire. Il est cependant logique que le Gouvernement respecte un document qu'il a adopté et qu'il ne prenne pas de décisions qui lui soient contraires.

Je suggère, dès lors, Monsieur le Ministre, tout comme le CESRW, que soit mis en œuvre l'article 15 du CWATUP qui précise que «les dispositions réglant l'élaboration du SDER sont applicables à sa révision» et que le SDER soit révisé «afin de prendre en compte les dynamiques wallonnes de développement territorial».

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le SDER s'inscrit de manière cohérente dans le SDEC. Celui-ci concerne l'ensemble de l'Union européenne. Aussi, dans une Europe élargie à 25, cela posera inévitablement certains problèmes. Nous aurons tout intérêt à créer des espaces communautaires plus restreints.

Le 27 mai 1999, le SDER était institué. À l'époque, le Conseil d'État reprochait à la Région wallonne de ne pas disposer d'une vue d'ensemble sur l'ensemble de son territoire. Dès lors, trois universités ont été chargées d'anticiper les mutations possibles sur le territoire wallon. Il s'agit désormais d'adapter et de faire évoluer ce schéma.

Toutefois, ma première priorité durant cette législature sera de terminer le nettoyage législatif ainsi que d'élaborer deux à trois autres décrets d'une grande importance. Par après, il s'agira de mener à bien l'évaluation et l'adaptation du SDER, mais je vous confirme que l'urgence reste, pour moi, d'améliorer la simplification administrative.

M. Willy Borsus (MR). – La phase d'évaluation se devra d'être détaillée, il faudra donc lui réserver un laps de temps suffisant. Le SDER avait nécessité une large concertation et il s'agira de tenir compte de cela.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Sachez que j'ai demandé au Secrétaire adjoint du BENELUX d'inscrire cette problématique à l'ordre du jour de la prochaine réunion et il a accepté.

LA NÉCESSITÉ D'UNE POLITIQUE ARCHITECTURALE INTÉGRÉE ENTRE LES MATIÈRES RÉGIONALES ET COMMUNAUTAIRES

M. Léon Walry (PS). – Je ne vous demanderai pas de nous faire un récapitulatif du plan «Pyramide» en matière, par exemple, d'accès à la propriété ou de réorganisation des aides sur les Zones d'Intérêt Privilégié ou les noyaux d'habitat.

Non, mon propos va se concentrer sur une matière qui nous paraît tellement familière, pour les spécialistes comme pour les néophytes, que nous en oublions parfois les implications concrètes qu'elle peut avoir dans notre quotidien : je veux ici parler de l'architecture en tant que domaine à part entière.

Je commencerai par un constat désolant : aujourd'hui, l'architecture est écartelée – et croyez-moi, le terme n'est pas trop fort – entre les matières communautaires (pour tout ce qui se rapporte à son enseignement et à sa conception) et les manières régionales (pour sa mise en œuvre sur le terrain).

Vous aurez sans doute déjà compris, dès le début de mon intervention, où je souhaite en arriver avec vous dans cette discussion, Monsieur le Ministre. Pourquoi une telle discipline, dont il est reconnu, à notre époque, qu'elle peut avoir un impact important tant sur le cadre que sur le mode de vie de nos concitoyens ? Pourquoi donc une telle discipline n'est-elle pas envisagée dans une approche transversale, unique, entre la Région wallonne et la Communauté française ?

Approche qui se traduirait par la mise en place d'une cellule de travail commune entre les centres qui servent de laboratoires pour concevoir les espaces actuels et ceux de demain et les services régionaux en charge de la mise en œuvre des politiques du logement de l'aménagement du territoire ?

Ce serait là, il me semble, concrétiser l'une des nombreuses synergies appelées à se mettre en place entre la Région et la Communauté.

Et si je prends d'emblée la peine de vous livrer l'objet de mon interpellation, c'est précisément parce que les raisons qui appellent la mise en place d'une telle structure ne manquent pas.

En effet, les domaines d'application sont légions et ce n'est sûrement pas vous qui êtes engagé en pleine révision du Code wallon du logement qui me démentirez.

Vous avez en charge une administration, la DGATLP, la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, qui doit appliquer les Codes CWATUP et CWL.

En même temps que cela confère une responsabilité, ce peut également être, si nous en avons la volonté, une formidable opportunité.

Davantage qu'une question de moyens ou qu'une demande de réforme – et je pense qu'ici je vais vous rassurer – c'est avant tout d'une question de changement de mentalité qu'il s'agit.

Je vais être clair avec vous. Pour moi, l'impulsion doit d'abord venir du politique. C'est pour cela que nous nous présentons, que nous sommes élus et sommes chargés d'appliquer un programme régional.

Donc, je le disais, les domaines d'applications au niveau régional ne manquent pas.

Il y a bien sûr la mise en œuvre des Plans Communaux du Logement (plans que vous ramenez de trois à deux ans) qui doivent guider les communes au travers de ce que nous appelons l'ancrage communal.

Vous avez également la charge des aides aux particuliers en matière de primes à l'habitat. Des incitants qui, selon moi, pourraient être amenés à jouer un rôle non négligeable dans l'amélioration du cadre de vie des particuliers en vue d'une plus grande cohérence architecturale. Vous serez aussi, sans doute, d'accord avec moi pour dire que si nous édictions des lignes directrices qui tiennent parfois mieux compte du milieu dans lequel l'habitat doit s'insérer, nous éviterons des aberrations.

Une politique architecturale intégrée, c'est aussi cela, faire le lien entre ceux qui conçoivent, proposent des habitats destinés à répondre aux mutations actuelles du mode de vie de la population, entre ceux qui sont les gardiens de leur application (en termes de règlements, j'entends) et ceux qui *in fine* les mettent en œuvre sur le terrain, les sociétés de logements ou les communes.

J'ai parlé du secteur public, mais mon propos pourrait tout aussi bien se concentrer sur le privé qui, au travers de ses bureaux d'études ou de ces centrales immobilières, pourrait tout aussi bien être partie prenante dans la mise en œuvre de programme d'envergure.

La Wallonie et ses territoires sont en constante mutation, tant dans ses paysages urbains que ruraux. Vous et moi, nous venons d'une terre qui a été façonnée par l'architecture. Je suppose donc que vous me comprenez quand je dis que je souhaite voir cette discipline appliquée de manière transversale, intégrée, par-delà les subdivisions institutionnelles qui la morcellent.

Et je prends le pari avec vous que tant les services relevant de la Région comme de la Communauté ne verraient pas d'un mauvais œil un tel rapprochement. Bien souvent, existent au sein de ceux-ci des porteurs de projets, des hommes et des femmes qui veulent accompagner la mise en valeur de l'espace wallon.

Monsieur le Ministre, une des toutes premières mesures que vous avez prises en arrivant à la tête de votre Ministère fut d'étudier l'activation des réserves foncières locales devenues les ZACC (pour Zones d'aménagement communal concerté).

Il s'agit d'un grand chantier qui appelle une approche méthodique, qui implique que l'on prenne de la hauteur pour leur mise en œuvre. L'architecture a toute sa place à prendre dans ce cadre.

Vous me direz peut-être : «Fort bien, cependant, je ne maîtrise qu'une partie des leviers que vous me demandez d'actionner».

Ne vous en faites pas. Je compte faire la même démarche au niveau de la Communauté afin que les deux institutions puissent avancer concomitamment sur une politique architecturale qui puisse enfin

aborder les projets de territoire dans leur ensemble sans plus devoir passer par les différents services qui la segmentent actuellement.

Monsieur le Ministre, je me permets de revenir sur ce que je vous ai dit dans cette interpellation. Plus qu'une question de moyens à mobiliser, et puis, si ce devait être le cas, ils seraient minimes, c'est en tout premier lieu une question de changement de mentalité qui devrait présider à la mise en œuvre d'une telle structure intégrée.

La mise en place d'une telle politique intégrée aurait clairement tout son rôle à jouer. Je vous pose donc la question de savoir si, après les constats que je viens de vous poser, vous partagez comme moi le point de vue qu'il faut décloisonner cette discipline pour libérer sa créativité.

La cohérence n'en sera que plus gagnante. La conservation de nos paysages passe par là.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Plusieurs points vont me permettre de répondre à M. Walry. Il existe déjà des contacts entre l'Administration, l'Ordre des architectes et les associations professionnelles, notamment lors de Jury de mémoire. De même, quand l'on traite une question particulière en matière d'architecture, nous pouvons faire appel à différents intervenants. De plus, le Règlement général des bâtisses en gîte rural prévoit un dialogue avec l'Ordre des architectes.

Il n'appartient cependant pas à une école d'architecture de fixer des règles en matière urbanistique tout comme il n'appartient pas à l'Administration de porter un jugement sur l'esthétisme.

Mais je suis d'accord avec vous pour dire que nous n'avons pas encore suffisamment de rapports. Une des raisons est que l'Ordre des architectes au niveau fédéral est au point mort, vu que les Flamands souhaitent un Ordre à eux et que les Francophones souhaitent maintenir un Ordre national.

Vous comprendrez donc que dans ce contexte, il est difficile de discuter. Je me suis dès lors tourné, notamment vers les associations provinciales d'architectes. À partir de septembre, je vais aussi organiser un tour des arrondissements avec le secteur de la construction, les représentants communaux, ainsi que les écoles d'architecture afin de développer un dialogue fructueux entre les différents acteurs, à savoir les architectes, les entrepreneurs et les fonctionnaires. En effet, il n'est pas rare qu'il y ait une véritable incompréhension entre tous ces intervenants. Il est donc primordial de multiplier ce genre de contact.

Mon Administration m'incite également à vous faire part d'un outil de référence qu'elle a créé et qui prend la forme des cahiers de l'urbanisme destinés aux professionnels.

Il ne reste que si la Communauté française souhaite faire des propositions, je suis ouvert au dialogue. Cependant, il convient que ces dernières reposent sur des recommandations précises.

M. Léon Walry (PS). – Il est vrai que le concept de beau est toujours discutable et fait l'objet d'appréciations individuelles. Il ne faut donc pas limiter la créativité. Il n'empêche que l'on constate bien souvent des abus, voire des aberrations.

QUESTIONS ORALES

LA GARE DE LEUZE HANDICAPÉS NON ADMIS

M. Daniel Huygens (FN). – La *Dernière Heure* du 7 juin 2005 évoque le problème des personnes handicapées en précisant : «3.200 signatures au bas d'une pétition, la moitié de la ville a voté, rien ne bouge …».

Le souhait de certains Leuzois à mobilité réduite est pourtant aussi légitime que justifié puisqu'il demande à la SNCB de continuer à bénéficier des services existants en gare de Leuze. Or, le projet actuel consiste à réduire le personnel de cette station, située sur la ligne 94 reliant Mouscron aux gares bruxelloises, d'une manière drastique.

Cette réduction du personnel entraînera la fermeture de cette gare la nuit en semaine et le week-end.

De plus, toujours dans ce même journal et dans ce même article, il nous est également précisé que, le samedi et le dimanche, les heures d'ouverture de guichet y seront limitées à la journée, de 8 à 16 heures.

Ceci implique que les Leuzois à mobilité réduite seront obligés, par manque de personnel sur place pour manœuvrer la plate-forme leur permettant d'accéder au wagon, de se déplacer à Ath (13 km) pour monter dans le train.

Tout comme vous, M. le Ministre, le Front National accorde à l'intégration de la personne handicapée une extrême importance. Puis-je donc vous demander, M. le Ministre, d'intervenir auprès du Conseil d'administration de la SNCB pour qu'une solution juste et équitable puisse être trouvée.

À l'heure où l'on prône, à juste titre, l'intégration de la personne handicapée, je suis sûr que je pourrai compter sur votre attention et surtout sur votre intervention.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les transports par chemin de fer ne relèvent pas de ma compétence, mais j'ai questionné la SNCB qui m'a informé de sa décision d'équiper les plus grandes gares du pays en installation pour personnes à mobilité réduite. Le nombre de gares s'élève à 93. Malheureusement, Leuze ne fait pas partie des gares retenues, mais se trouve cependant équipée en rampes mobiles.

En ce qui concerne la sécurité des personnes, elle est garantie en semaine. Quant aux week-ends, il est vrai que le personnel réduit ne permet pas de prendre en charge les personnes à mobilité réduite. Il n'y a pas d'autre alternative et je ne peux que le déplorer.

Du côté wallon, et en ce qui concerne les bus, un effort substantiel a été réalisé au niveau des quais et au niveau de l'achat de bus adaptés qui permettent aux personnes d'y accéder de manière aisée.

De même, dans le cadre du contrat de gestion, l'accessibilité des bus aux personnes à mobilité réduite constituera une priorité.

Vous comprendrez donc que nous sommes et resterons attentifs à cette problématique.

M. Daniel Huygens (FN). – Je remercie le Ministre pour sa réponse.

LA FACTURE ÉNERGÉTIQUE DES CONSOMMATEURS WALLONS

M. Léon Walry (PS). – J'ai déjà eu l'occasion de vous interpeller, Monsieur le Ministre, au sujet de la politique du Gouvernement wallon en matière de maîtrise durable de l'énergie et de diminution de notre forte dépendance énergétique vis-à-vis de nos voisins européens.

Je l'avais rappelé, la Région s'est dotée, lors de la précédente législature, d'un Plan pour la Maîtrise durable de l'Énergie qui définit les axes majeurs de la politique énergétique wallonne : maîtrise de la demande, amélioration de l'efficacité énergétique, recours accru aux énergies renouvelables, conversion des combustibles et des outils de production, maîtrise régionale du marché et stimulation des activités de recherche et de développement.

Ma question porte aujourd'hui sur le coût énergétique pour les ménages wallons.

Un des objectifs du décret du 12 avril 2001 était notamment de mieux approcher la vérité des prix. Où en est-on, Monsieur le Ministre ? Où en est le marché de l'électricité aujourd'hui et comment évolue-t-il en Wallonie ?

La projection des populations les plus défavorisées en leur assurant une fourniture minimum garantie, la préservation des emplois dans certains secteurs énergétiques, la réduction des consommations d'énergie primaire et des rejets de CO_2, le renforcement et la promotion d'une utilisation rationnelle de l'énergie, voilà ainsi résumés, des plans d'actions qui ont été rencontrés et sur lesquels le Gouvernement wallon a incontestablement agi ces derniers mois.

Avant même la libéralisation du secteur, quel que soit le fournisseur, les factures d'électricité mentionnent des informations détaillées quant à la consommation du ménage et quant à ce qu'un particulier paye au travers de sa facture. Le prix du kilowatt/heure, le coût du transport et de la distribution, enfin, les taxes et redevances régionales et fédérales sont des éléments repris à l'attention du consommateur particulier.

Les différents textes légaux européens, qui organisent cette future mise en concurrence des marchés de l'électricité et du gaz, prévoient la mise en place et l'intervention d'un organisme indépendant chargé de veiller au fonctionnement correct de ces marchés et au respect des conditions fixées par l'autorité publique.

En Région wallonne, c'est le rôle de la CWaPE, la Commission wallonne pour l'Énergie, même si seule la Creg est compétente en matière de tarifs.

Si l'on additionne les gestes nécessaires quotidiens, la consommation finale résidentielle représente près d'un quart de la consommation totale en Wallonie. Le consommateur wallon est-il raisonnable ? Les mentalités évoluent, c'est indéniable. L'influence de la qualité du logement joue un rôle important. Il est tout aussi primordial pour un particulier qui adopte un comportement responsable vis-à-vis de sa consommation énergétique qu'il puisse en récolter les fruits sur sa facture. Il y a peut-être ici un hiatus qu'il conviendrait de combler. En effet, aujourd'hui, le Belge doit subir un des tarifs les plus élevés pour l'électricité alors que le prix du fioul à usage domestique ou du gaz naturel se situe sous la moyenne européenne. À l'échelle d'un ménage, l'électricité, qui ne représente pourtant que 18 % de l'énergie consommée, correspond à près de la moitié de la facture énergétique du ménage.

Monsieur le Ministre, le rôle dévolu à la CWaPE est de remettre des avis motivés ou des propositions au Gouvernement, ou encore d'effectuer des recherches ou des études relatives au marché de l'électricité. Elle établit notamment la méthode de calcul des coûts réels nets des obligations de service public et évalue l'exécution de celles-ci. Avez-vous eu connaissance de certains avis ou propositions de cet organisme indépendant insistant sur un coût maîtrisé de l'électricité pour les particuliers ?

Si le prix de l'électricité pour les «clients captifs» est fixé par le pouvoir fédéral sur proposition de la Creg, la Région dispose de compétences en matière de promotion des énergies renouvelables et d'utilisation rationnelle de l'énergie. Un facteur démoralisant pour le consommateur citoyen peut être le tarif qui est porté sur sa facture d'électricité et qui, s'il ne comporte pas une diminution pour le moins perceptible et en rapport à l'effort qu'il a consenti, peut l'inciter à ne pas réitérer de tels comportements raisonnables. Des réductions tarifaires, correspondantes aux efforts fournis par le consommateur, doivent être visibles. N'y a-t-il pas une réflexion à avoir à ce sujet avec l'État fédéral ? Avez-vous eu des contacts en ce sens ? Y a-t-il déjà eu une étude scientifique portant sur le rapport entre prix de l'électricité et niveau de consommation ?

On le sait, en l'état, l'ouverture du marché, qui n'est pas encore d'application pour les particuliers en Région wallonne, est loin de répondre aux attentes. Il est donc impératif de prendre des mesures qui permettront au marché de fonctionner le mieux possible, sans menacer l'activité des entreprises, mais sans provoquer non plus des reports d'investissements économiquement rentables dans des tech-

nologies permettant d'économiser l'énergie et d'émettre moins de gaz à effet de serre. Vu la complexité de l'analyse et les répercussions économiques, sociales et environnementales potentielles, il est urgent et fondamental qu'il y ait une véritable concertation sociale à ce sujet, entre autres sur base d'expertises scientifiques. Quelles sont les mesures que vous comptez prendre en cette matière ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En ce qui concerne l'énergie renouvelable, nous sommes en avance sur le calendrier qui prévoit, pour 2010, un pourcentage de 8 % d'énergie renouvelable. Cette avance s'explique par le fait que le secteur éolien est en pleine croissance.

En ce qui concerne l'utilisation rationnelle de l'énergie, un montant de 100 millions d'euros est prévu sur trois ans pour faire face aux primes. De même, je tiens à préciser que nous avons liquidé tout le contentieux en matière de logement individuel. Pour le secteur industriel, quinze secteurs différents vont investir afin de diminuer leur consommation d'énergie. Il s'agit là d'un effort colossal.

Au niveau des tarifs, ceux-ci relèvent de la compétence fédérale et tout dépend également du secteur nucléaire qui, à ce jour, reste le moins cher. À cet égard, nous ne pourrons faire l'économie d'un débat sur le nucléaire et ce, dès 2006. En effet, une autre formule que le nucléaire aurait des conséquences importantes sur l'environnement et coûterait plus cher.

Quant à la tarification, à l'époque, Mme Moermans me faisait part d'une étude selon laquelle la diminution des frais de transport diminuerait directement les tarifs. Le successeur de Mme Moermans, M. Verwilghen a malheureusement abandonné les résultats de cette étude pour privilégier une réduction de 10 euros pour les compteurs bi-horaire.

J'ai donc écrit d'initiative aux GRD afin qu'ils développent une campagne de promotion pour l'installation de compteurs bi-horaire.

Tout comme mon Collègue néerlandophone, Chris Peeters, je souhaite étendre le tarif bi-horaire le week-end. J'espère donc que lors de la prochaine conférence interministérielle de l'énergie, je pourrai convaincre le Ministre.

Pour ce qui est de la distribution, nous n'avons pas la capacité pour permettre la libéralisation en juillet 2005 et ce, pour la simple raison que nous ne disposons pas des codes clients. À titre d'information, la Région flamande ne dispose pas non plus de ces codes. Il s'en est suivi une véritable pagaille dans les facturations accusant parfois un an et demi de retard.

S'il est vrai qu'il ne faut pas se précipiter en la matière, j'ai exigé pourtant d'Electrabel qu'elle me fournisse pour le 1er janvier les codes clients.

De mon côté, je vais organiser une campagne de promotion afin d'informer les citoyens de leur faculté de changer de fournisseur.

Parallèlement, j'organiserai la mise en place d'un numéro vert.

Pour finir, il sera important de faire une distinction de métiers entre fournisseur et gestionnaire. Pour être tout à fait complet, il conviendra de modifier le décret Daras de 2002 qui n'est plus conforme à la Directive européenne.

M. Léon Walry (PS). – Je remercie le Ministre pour sa réponse et pour son souci manifeste de faire pour un mieux. Le débat n'est cependant pas clos.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour être tout à fait précis, il convient encore de rajouter à ma réponse la rationalisation en cours des intercommunales et le fait que pour plusieurs GRD, les agréments prennent fin en 2006.

(M. Walry, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel à 21 heures 48 minutes.)

LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS LE DOSSIER LIMOUSINES-TAXIS

M. Willy Borsus (MR). – La presse a fait récemment écho des difficultés concernant le dossier des véhicules de location avec chauffeurs, notamment les limousines.

Il apparaît en effet toujours selon la presse que suite à l'application stricte d'une disposition de l'ordonnance bruxelloise du 27 avril 1995, la libre circulation des limousines avec chauffeurs ne serait plus assurée pour les exploitants du Sud du Pays.

Cette disposition précise, en effet, qu'un service «limousine» dont le point de départ est situé sur le territoire bruxellois ne peut être effectué que sous le couvert d'une autorisation délivrée par le Gouvernement bruxellois.

Afin d'uniformiser les réglementations en ce qui concerne les limousines, mais également les taxis, une réunion de travail devait avoir lieu le 16 juin dernier entre les membres des trois Cabinets traitant de la mobilité.

Malheureusement, toujours selon la presse, cette réunion n'a pu aboutir puisque votre Cabinet ministériel n'était pas présent ou représenté.

Pourriez-vous m'indiquer si cette information est avérée ? Si oui, quels en sont les motifs et quelles sont les mesures prises pour tenter, le cas échéant, de trouver une solution concernant cette problé-matique ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il s'agit ici de la dernière histoire belge. Tout provient à l'origine d'une ordonnance de la Région bruxelloise qui organisait en 1995 l'agrément pour les taxis et les limousines. Il ressort que cette ordonnance, contrairement à ce qui est prévu par la Constitution n'a pas fait l'objet d'une concertation.

Fin 2004, le Gouvernement flamand a décidé qu'on ne pouvait plus, ni embarquer, ni débarquer des passagers à Zaventem si la compagnie de taxis ne disposait pas de son siège social en Flandre. Cette disposition a été querellée au Conseil d'État qui a suspendu cette dernière.

Récemment, le Ministre bruxellois de la Mobilité, Pascal Smet, a modifié la définition de siège tel que prévu dans la réglementation de 1995. Ainsi, le siège est l'endroit où l'on embarque le passager. Vous comprendrez donc aisément que cette nouvelle disposition peut provoquer des situations incongrues. Le second problème, c'est que le Ministre Smet a également modifié les critères qui caractérisent un véhicule de limousine. Pour finir, la Région bruxelloise réclame une redevance d'exploitation à hauteur de 27.000 FB par véhicule.

Les trois points énumérés ont été querellés et ont fait l'objet de discussions infructueuses lors de réunions intercabinet, avec des membres de mon Administration ayant reçu délégation pour négocier. Aujourd'hui, nous sommes dans une situation ubuesque, à tel point que ce sont les Flamands qui se sont proposés comme médiateurs avec à la clé un protocole d'accord entre les trois Régions. Si je n'ai pas beaucoup d'espoir quant à cette initiative, il reste que l'on peut toujours y participer. Si cela n'aboutit à aucun résultat, le dossier sera transmis en Commission de concertation.

M. Willy Borsus (MR). – Merci pour votre réponse.

M. le Président. – Ceci clôture nos travaux.

La séance est levée.

– *La séance est levée à 21 heures 57 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Ministre

M. Maurice Bayenet, PS

M. Willy Borsus, Président

M. Pierre Boucher, MR

M. Christophe Collignon, PS

M. Jean-Luc Crucke, MR

Mme Monika Dethier-Neumann, Écolo

M. Paul Furlan, PS

M. Herbert Grommes, cdH

M. Daniel Huygens, FN

M. Roland Marchal, PS

Mme Isabelle Lissens, MR

M. Charles Petitjean, FN

M. Daniel Senesael, PS

M. Edmund Stoffels, PS

M. René Thissen, cdH

M. Léon Walry, PS

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

Benelux	Belgique, Pays-Bas, Luxembourg
CCAT	Conseil consultatif communal pour l'Aménagement du Territoire
CCUE	Cahier des charges urbanistiques et environnementales
CESRW	Conseil économique et social de la Région wallonne
CRAT	Commission régionale pour l'Aménagement du Territoire
Creg	Commission de régularisation de l'Électricité et du Gaz
CWaPE	Commission wallonne pour l'Énergie
CWATUP	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
CWL	Code wallon du Logement
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine
Feder	Fonds européen de Développement régional
GRD	Gestion du Réseau de distribution
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PMI	Petites et Moyennes Industries
Resa	Relance économique et simplification administrative
SAED	Sites d'activité économique désaffectés
SAER	Sites d'activité économique à réhabiliter
SDEC	Schéma de Développement de l'Espace communautaire
SDER	Schéma de développement économique régional
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belge
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement
SRPE	Sites de réhabilitation paysagère et environnementale
SRWT	Société régionale wallonne des transports
TEC	Transports en commun
ULB	Université libre de Bruxelles
ULg	Université de Liège
ZACC	Zones d'aménagement communal concerté
ZAE	Zones d'activités économiques