

PARLEMENT WALLON

SESSION 2004-2005

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Voir CRAC N° 41 (2004-2005)

Séance publique de Commission *

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

Lundi 30 mai 2005

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

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	4
<i>Absences motivées</i>	4
<i>Questions orales</i>	4
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la mise en œuvre de la zone industrielle d'Eupen-Baelen-Lontzen-Welkenraedt»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	4
<i>Question orale de M. Wacquier à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les conséquences pour les communes de l'obligation de contrôle de l'implantation des bâtiments»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Wacquier, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	9
<i>Question orale de M. Petitjean à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les grèves dans les TEC»</i>	
<i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la pagaille qui s'installe dans le réseau des TEC et la prise en otage récurrente des usagers»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Petitjean, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, M. Pire	13
<i>Question orale de M. Grommes à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la possibilité pour les communes d'engager des conseillers en aménagement du territoire»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Grommes, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	22
<i>Communication</i>	24
<i>Questions orales</i>	
<i>Suite</i>	25
<i>Question orale de M. Dardenne à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'énergie nucléaire et la réduction des gaz à effet de serre»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Dardenne, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	25
<i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les zones d'aménagement communal concerté»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	27

<i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le plan de recrutement»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	30
<i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le droit de préemption»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	32
<i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'extension des zones d'initiative privilégiée aux sites concernés par l'habitat permanent aux zones de loisir»</i>	
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la problématique des zones à forte pression foncière»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, Mme la Présidente, M. Stoffels	35
<i>Question orale de M. Meureau à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la déclaration préalable pour la pose ou le remplacement d'antennes GSM»</i>	
Orateurs: Mme la Présidente, M. Meureau, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, M. le Président	40
<i>Question orale de M. Collignon à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la gratuité des transports en commun pour les demandeurs d'emploi»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Collignon, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	43
<i>Question orale de Mme Cornet à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les massages autoroutiers wallons»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Cornet, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	45
<i>Question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les 28 zones à hauts risques subsistant sur les routes et autoroutes en Région wallonne»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Fontaine, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine	48
<i>Liste des abréviations courantes</i>	50

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

Présidence de M. Borsus, Président.

La séance est ouverte à 14 heures 13 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

ABSENCES MOTIVÉES

M. le Président. – Ont demandé d'excuser leur absence à la présente séance, Mmes Defalque et Lissens, retenues par d'autres devoirs. En outre, elles sollicitent le report de leurs questions orales à une séance ultérieure.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE
DE M. STOFFELS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA MISE EN ŒUVRE DE LA ZONE INDUSTRIELLE
D'EUPEN-BAELEN-LONTZEN-WELKENRAEDT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la mise en œuvre de la zone industrielle d'Eupen-Baelen-Lontzen-Welkenraedt».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Ministre, la question orale que je vais vous poser maintenant fait d'une part suite aux déclarations que vous avez faites à la presse germanophone et, d'autre part, je relaye ici les souhaits de la WFG et de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Eupen qui revendiquent à haute voix que le projet, actuellement sur les lieux du chantier TGV, soit accéléré.

Sur le principe, je partage avec vous l'idée qu'il faudra aménager le plus rapidement possible les infrastructures permettant d'accueillir correctement les entreprises dans ce zoning quadrilatère d'Eupen-Baelen-Lontzen-Welkenraedt.

Ce zoning a fait l'objet d'une d'extension d'environ 130 hectares, extension décidée – je tiens à le rappeler – par le Gouvernement précédent, et est situé le long de l'autoroute Liège-Aix-la-Chapelle.

Avec vous, je partage l'idée qu'il faudra aménager, en plus de la sortie d'autoroute existante, une deuxième sortie d'autoroute à caractère industriel donnant un accès direct et facile aux surfaces industrielles.

Cependant, entre l'annonce et la réalisation de ce projet, il y a du chemin à parcourir. Ce qui m'intéresse, c'est de connaître le rythme des travaux préparatoires et ce, afin de pouvoir démarrer le chantier le plus rapidement et le plus correctement possible, mais sans précipitation.

Après analyse du dossier et actant tout ce qui a déjà été décidé, j'identifie deux phases en ce qui concerne la réalisation.

La première étant la rédaction et l'approbation sans traîner d'un cahier des charges en urbanisme et en environnement.

Lors de l'adoption du décret RESA, j'optais pour une entrée en vigueur rétroactive de la suppression de l'article 31 bis du CWATUP, donc, pour une suppression de l'obligation d'un cahier des charges en urbanisme et en environnement dans les cas de l'extension des zones du plan prioritaire.

Vous vous souvenez certainement de la question orale que je vous ai posée en début de législature. Vous me répondiez : *«D'accord, mais sans effet rétroactif.»* et votre réponse fut justifiée par des arguments du style «sécurité juridique». J'en prends acte et je vous fais confiance sur ce plan.

La conséquence en est que la mise en œuvre de l'extension de la zone susnommée nécessitera la rédaction et l'approbation préalable à tout chantier d'un cahier des charges en urbanisme et en environnement identifiant, entre autres, les infrastructures à réaliser pour accueillir les entreprises.

L'appel d'offres public pour la réalisation du CCUE vient d'être commandé par la SPI+. Le dépôt du CCUE par l'adjudicataire nécessitera un délai de minimum trois mois, nous dit-on, après quoi, les quatre conseils communaux concernés devront se prononcer sur le projet avant qu'il ne soit soumis d'abord à votre administration et à vous-même pour approbation définitive.

Au cours de différentes réunions, les agents de la SPI+ ont pu faire un travail certes intéressant, qui est celui de débayer le terrain – si je puis m'exprimer ainsi –, mais les documents dont nous disposons aujourd'hui ont toujours un caractère que je qualifierais, sans être péjoratif, de croquis avancé, sur base duquel aucune demande de permis ne pourra être déposée.

Dès que le projet sera soumis à l'administration, je vous demande d'y veiller avec un œil bienveillant afin que le CCUE soit approuvé le plus rapidement possible, faute de quoi la deuxième phase risque de traîner.

La deuxième phase consiste à garantir le financement de la totalité du projet. Vous conviendrez que le CCUE à lui tout seul ne nous avance pas encore, mais qu'ensuite, il va falloir finaliser les projets d'infrastructure et les réaliser, ce qui coûtera de l'argent, et même beaucoup d'argent.

Selon une première estimation à la grosse louche du coût de l'infrastructure telle qu'esquissée, le montant de l'investissement s'élèverait à quelque 7 millions d'euros, nouvelle sortie d'autoroute comprise, avec ou sans les ponts – il faudra encore le vérifier –, auxquels s'ajoutent les montants de 2 à 3 millions d'euros pour l'aménagement de la route de Herbesthal et de la rue mitoyenne, la N67, qui vont certainement devoir être pris en charge par le MET. Le reste étant, à mes yeux, l'aménagement d'une zone industrielle, c'est-à-dire des travaux sur la voirie ou sur des terrains destinés à être incorporés à la voirie ainsi que sur les biens immobiliers situés dans un périmètre reconnu par le Gouvernement wallon.

Vous l'aurez compris, je viens de citer le décret du 11 mars 2004 qui vous autorise à subventionner les infrastructures d'accueil des activités économiques. Ce décret stipule que sont subsidiables – et je cite : *«la création de voies d'accès extérieures»*.

La question est de savoir si vous aurez le budget pour le faire. En effet, sur les articles budgétaires de la division organique 11, programme 03 de cette année, sont inscrits comme moyens d'action – j'arrondis les chiffres – 26 millions d'euros et, comme moyens de paiement, 24 millions d'euros. Vu que le plan prioritaire se met en place au rythme des CCUE approuvés, il me semble qu'en 2005, vous disposez encore de quelques marges de manœuvre sur ces postes budgétaires.

La sortie autoroutière ainsi que les voiries qui y seront raccordées, infrastructures d'accueil des activités économiques par excellence, peuvent être prises en charge par la SPI+ et ce, dans la mesure où le projet vise à organiser l'accès au zoning susmentionné. Les travaux feront l'objet d'une programmation pluriannuelle. La réalisation est donc indiquée par phases, mais à quel rythme ?

La Chambre de commerce et d'industrie vous a écrit à ce propos, plaidant l'urgence vu que le site, actuellement, est un chantier TGV. J'espère que votre réponse sera concrète et qu'ils ne devront pas se contenter d'un chantier qui durera une dizaine d'années, parce que la programmation budgétaire de la Région ne permettra pas d'avancer plus vite.

En ce qui concerne le MET, la prise en charge de l'aménagement de la N67 – je viens de citer la route de Herbesthal et la rue mitoyenne – ainsi que les ronds-points entre Lontzen et Welkenraedt vont devoir être négociés, l'un dans le zoning, l'autre à l'endroit où la N67 croise la N3.

J'espère que le prochain budget des travaux publics pourra déjà intégrer l'un ou l'autre de ces projets.

En tout cas, je serai à vos côtés pour les défendre, espérant que vous nous donnerez des garanties en ce qui concerne la réalisation pluriannuelle du reste.

Monsieur le Ministre, au vu de ces éléments, je souhaiterais savoir où en est précisément l'évolution de ce dossier et comment il sera possible d'accélérer la mise en œuvre de ce zoning.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, très chers Collègues, la question de M. Stoffels me permet, à partir d'un exemple concret, précis, d'illustrer la volonté du Gouvernement d'œuvrer au mieux et au plus vite depuis, du reste, l'adoption du RESA, le décret de simplification administrative, mais aussi de relance économique, qui s'est doublé depuis jeudi, d'un projet de plan stratégique de création d'activités qui recoupe, pour partie, les éléments que vous venez de citer.

Pour m'être rendu sur place, à l'invitation du collège échevinal d'Eupen, je me suis bien rendu compte de la situation des lieux et de la nécessité de répondre rapidement à l'interpellation qui est la vôtre et qui est la leur également.

Donc, le zoning d'Eupen-Baelen-Lontzen-Welkenraedt, pour le situer pour celles et ceux qui ne connaissent pas bien cette très belle région, permettra d'étendre la surface des terrains offerts aux entreprises d'environ 130 hectares.

La SPI+, de même que les administrations, s'attachent – croyez-moi – à concrétiser le plus rapidement possible cet objectif puisque, coïncidence des coïncidences, la semaine dernière, nous avons eu une rencontre au cabinet – j'y reviendrai – avec l'ensemble des opérateurs du développement économique, dont M. Lacroix, responsable de SPI+.

Actuellement, le cahier des charges urbanistique et environnemental est élaboré – vous l'avez mentionné – par la SPI+. Au passage, je dirais qu'il était élaboré de manière un peu inutile, mais nécessaire sur le plan de la sécurité juridique puisque l'abrogation de celui-ci aurait pu soulever quelques difficultés qui, par la suite, en termes de recours, auraient pénalisé le dossier. Par contre, je n'ai jamais caché que le cahier des charges urbanistique et environnemental, tel qu'il avait été décidé sous la législature précédente, n'apportait rien sinon de reproduire en aval ce qui avait été constitué en amont, coûtant cher, ralentissant les délais et aujourd'hui, l'ensemble des opérateurs – je dis bien l'ensemble – quelles que soient leurs affinités, leur situation territoriale, reconnaissent avec nous que ce cahier des charges n'avait que peu d'intérêt.

Une fois qu'il sera approuvé, succédera alors ce qu'on appelle l'arrêté de reconnaissance de la zone selon la réglementation sur les infrastructures d'accueil. L'ensemble de ces tâches, pour vous situer le

timing, parce que c'est bien de cela qu'il s'agit, devrait pouvoir être mené à bien cette année encore sur les deux fronts.

De manière parallèle, la SPI+ se penche déjà – parce qu'ils veulent évidemment anticiper les prochaines échéances – sur la préparation de ce qu'on appelle les cahiers spéciaux des charges relatifs aux équipements des zonings. Les permis d'urbanisme relatifs à ces travaux seront introduits, bien évidemment, une fois ces cahiers spéciaux des charges terminés.

L'aménagement du zoning débutera par deux premières phases de travaux, à savoir l'équipement général des parties du zoning dénommées Lontzen-Welkenraedt 2 puisqu'en fait, Baelen est venu par la suite s'ajouter à la situation historique. Au programme de l'intercommunale, ces travaux – je ne dois pas vous le rappeler – sont estimés à 5 millions d'euros. Les adjudications des marchés de travaux auront lieu probablement au début de l'année prochaine. Les engagements budgétaires consécutifs relèveront du financement alternatif.

Là aussi, j'illustre la volonté du Gouvernement de favoriser la création d'activités, l'accueil d'entreprises et, donc, de provoquer là où c'est possible de l'emploi puisqu'à côté des 26 millions, crédit classique, dont vous avez fait mention, il y a aujourd'hui – vous le savez – une ligne de financement alternatif de 25 autres millions disponibles dès 2005.

Aujourd'hui, nous avons donc plus de 50 millions d'euros, c'est le double de ce que nous connaissons d'habitude. Mais vous avez raison, l'addition de l'ensemble des dossiers d'équipement des zones prioritaires, sans oublier les autres parce qu'il y a aussi des extensions qui doivent être programmées, s'élèvent selon nos estimations et celles de l'ADEZI, l'administration de l'équipement des zones industrielles, pour la part wallonne puisqu'il y a toujours une part propre à l'intercommunale, à 300 millions d'euros.

Aujourd'hui, le Gouvernement wallon discute d'un mécanisme de financement alternatif pérennisé au-delà de 2005. Comme vous le savez, dès lors qu'il y a un financement alternatif, le Gouvernement va devoir approuver dossier par dossier et cela, dans le cadre du plan stratégique de création d'activités n° 1. Donc, nous devrions voir non seulement le dynamisme de l'opérateur, les besoins constatés dans la région, mais aussi l'attente du monde des entreprises pour avoir une programmation sérieuse en termes d'équipement. Nous n'éviterons pas non plus les quelques écueils qui pèsent sur certaines zones projetées qui sont aujourd'hui querellées devant le Conseil d'État, soit en suspension, soit en annulation. Nous avons donc décidé, lors de cette réunion avec les opérateurs de développement économique, d'agir en bon «père de famille», et au cas par cas de vérifier la pertinence et la force des arguments des opposants. S'il devait y avoir des dossiers difficiles, il est probable que nous ne commencerions pas à investir dans ceux-ci, les laissant en réserve pour financer d'autres projets plus prioritaires.

Dans la question écrite que vous m'avez transmise en préparation de cette intervention, vous me demandiez s'il n'y avait pas des subventions complémentaires à charge des communes. Puis-je quand même vous faire remarquer que nous intervenons à concurrence de 80 % et que s'il s'agit – cela, c'est nouveau – d'un site d'activité économique désaffecté nous allons jusqu'à 95 %. Donc, vous voyez que la Région wallonne se montre particulièrement généreuse, sachant que sur les 80 %, il y a – entre guillemets – une reconnaissance des frais administratifs générés par l'intercommunale à hauteur de 5 %. En fait, il y a 75 % directement liés aux travaux, mais dites-vous bien que, d'un champ agricole, on passe à un terrain complètement équipé. Donc, il ne vous aura pas échappé que l'intercommunale, au passage, bénéficie évidemment d'une plus-value relativement importante entre l'une et l'autre situation, de quoi largement faire face aux travaux et aux coûts générés par l'équipement de celui-ci.

À propos d'une subside complémentaire, ce n'est pas possible parce que dans l'arrêté du 21 octobre 2004 – vous voyez qu'on n'a pas traîné, c'est un des tout premiers arrêtés que j'ai pris avec le Gouvernement –, nous avons exclu toute forme d'intervention complémentaire au-delà des montants puisque c'étaient des montants déjà revus à la hausse.

Enfin, pour les communes qui seraient confrontées à des dépenses complémentaires, inutile de vous dire qu'elles devraient bénéficier, surtout dans cette région où il y a un grand dynamisme économique, d'une augmentation des recettes fiscales générées par la présence des entreprises qui viendront s'installer dans ces nouvelles zones d'activité économique. C'est à ce point vrai qu'il n'y a pas une semaine durant laquelle je ne reçois un courrier d'une commune qui projette l'aménagement d'une zone d'activité économique. Les plus timides indiquant une petite zone. Mais cela n'est pas uniquement pour une question d'emplois, c'est parfois aussi, et surtout, pour amener au profit de la commune des recettes. Nous ne pouvons quand même pas avoir 262 zones d'activité économique en Wallonie, cela n'aurait pas de sens.

On voit bien qu'il y a là une source de revenus qui est incontestable, même si parfois la pompe s'amorce plus difficilement pour certaines de ces zones.

Enfin, il ne suffira pas de parcourir tout le dossier administratif, d'affecter les crédits au Gouvernement pour l'équipement, il faudra aussi les remplir. Parce que c'est bien d'avoir de l'offre, mais il faut aussi qu'il y ait une demande des entreprises.

Conformément au plan stratégique n° 1, nous sommes déjà dans une phase d'exécution.

J'ai organisé, avec l'ensemble des intercommunales de développement économique, des séminaires d'animation économique qui sont financés par la Région wallonne et qui, à travers toutes les provinces, à travers toutes les sous-régions, visent à réunir lors d'une journée, à la fois les administrations concernées, communales, régionales de l'urbanisme, et les investisseurs potentiels. Nous ferons le point avec eux, à la fois sur les possibilités concrètes que leur offre cette zone et sur les facilités administratives ou sur le soutien au parcours administratif du dossier.

C'est vraiment ce que nous avons voulu jeudi dernier. Nous avons constaté qu'il y avait, en Wallonie, 70 organismes qui s'occupent d'animation économique. C'est beaucoup. C'est trop. Parce que là, le professionnel côtoie l'amateur ou l'association volontaire, mais qui n'a pas les moyens ni les ressources humaines pour mener à bien son projet.

Nous avons voulu vraiment professionnaliser et concentrer nos moyens sur – le choix est discutable, évidemment – les intercommunales de développement économique, dont c'est le métier premier. C'est pourquoi nous avons lancé cette grande animation économique qui va durer plus d'un an et qui, du reste, devrait se prolonger avec des investisseurs – pour ne pas les citer – du Nord du Pays, puisque nous savons combien la Wallonie a comme atout son territoire – à nous de le préserver et de bien l'organiser – alors qu'en Flandre, celui-ci fait souvent défaut. Nous nous ouvrirons, dans un second temps, à des investisseurs du Nord du Pays sachant que pour l'étranger, l'OFI aura évidemment une comptabilité complète des terrains disponibles dans ces zones.

Vous l'aurez compris, accélération administrative, accélération financière à travers le financement alternatif, mais volonté aussi de conforter l'attractivité de ces zones à travers ces séminaires.

Enfin, pour être tout à fait complet, en ce qui concerne la route de Herbesthal et le rond-point, là, il faut quand même laisser une part de travail aux autres, surtout que leurs budgets sont importants. Donc, il s'agira, pour M. Michel Daerden, d'intervenir. Vous avez, évidemment, à très juste titre, relevé que le décret nous permettait d'intervenir pour des investissements de mobilité et ce sera le cas encore pour votre région, de quoi vraiment vous faire plaisir aujourd'hui, pour Kaiserbaracke, parce que là nous devons intervenir pour le rond-point. Mais nous ne pouvons pas non plus utiliser tous les crédits d'équipement en zone d'activité économique pour faire des ronds-points, pour faire des crèches ou des restaurants de collectivité, sans quoi il n'y aura plus rien pour la mission première qui est l'équipement de terrains en faveur de l'investissement et de l'entreprise.

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

M. Stoffels (PS). – Je tiens à remercier M. le Ministre pour les réponses et les informations très complètes qu'il vient de me donner.

Le zoning dont il est question accueille actuellement le chantier du TGV, d'où une certaine urgence à réaliser un ensemble de travaux en parallèle avec celui du TGV. Une fois celui-là terminé, cela va être peut-être difficile de pouvoir encore les réaliser, à moins qu'on imagine un TGV avec des bars pour organiser des arrêts dans différents zonings, ce qui serait bien sûr inconcevable.

D'autre part, le *timing* que vous venez de donner me semble correct. Il faut maintenant avancer dans ce sens-là.

En ce qui concerne la répartition des moyens – dernier élément que vous venez de citer – je suis d'accord avec vous, on ne peut pas donc utiliser l'ensemble des moyens disponibles pour équiper les zones en ronds-points, en crèches, etc. C'est pour cela que dans ma question orale, je plaçais pour que la N67, la fameuse route de Herbesthal, la rue mitoyenne, en ce compris, les ronds-points qui doivent être construits sur cette route, soient sûrement repris à charge du budget du MET, mais le reste relève de votre domaine.

QUESTION ORALE
DE M. WACQUIER À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LES CONSÉQUENCES POUR LES COMMUNES DE L'OBLIGATION DE CONTRÔLE
DE L'IMPLANTATION DES BÂTIMENTS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Wacquier à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les conséquences pour les communes de l'obligation de contrôle de l'implantation des bâtiments».

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

M. Wacquier (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, l'article 94 du décret-programme de relance économique et de simplification administrative remplace l'alinéa 2 de l'article 137 du CWATUP de la manière suivante – il est textuellement dit – : *«Le début des travaux relatifs aux constructions nouvelles, en ce compris, l'extension de l'emprise au sol de constructions existantes, est subordonné à l'indication sur place de l'implantation par les soins du collège des bourgmestre et échevins. Il est dressé procès-verbal de l'indication.»*.

Il faut savoir que cette disposition concerne toutes les constructions. Par construire, on entend le fait d'ériger un bâtiment ou un ouvrage. En conséquence, outre les bâtiments, sont également concernés les voiries, murets, grandes piscines, antennes ou autres.

Cela entraîne inévitablement des contraintes importantes et spécialement pour les petites communes – c'est là que j'insiste. Ces contraintes sont essentiellement de deux ordres :

- d'ordre financier puisque les coûts en personnel et en matériel, nécessaires pour l'exécution de cette nouvelle mission, me semblent éminemment importants. Si une implantation entre deux mitoyens ne doit pas poser problème, il en est autrement pour une implantation d'un bâtiment isolé, qui nécessite automatiquement du personnel qualifié et notamment formé à la topographie et au

matériel (théodolite, station de mesure). Ce sont des investissements importants, surtout – je le répète – pour les petites communes ;

- d'ordre juridique puisque l'action d'implanter un ouvrage ou un bâtiment est de nature à engager la responsabilité de celui qui procède à l'opération, en l'occurrence, la commune. Tout le monde sait que ces litiges peuvent parfois être très coûteux. À mon humble avis, il y aurait lieu de protéger les communes à l'égard des tiers et des maîtres d'ouvrage, par exemple, en chargeant la commune de procéder uniquement à une indication de nature à ce que l'implantation soit conforme au permis délivré.

Peu de communes, et en particulier les plus petites, disposent du matériel ou du personnel pour effectuer cette mission. S'il peut apparaître envisageable de faire appel à la sous-traitance, il sera néanmoins difficile d'élaborer un cahier spécial des charges en raison de l'impossibilité de fixer à l'avance la durée des prestations qui peuvent varier de quelques heures à quelques jours en fonction de la diversité du type d'implantations. D'autant plus qu'en toute hypothèse, la commune reste détentrice et responsable de sa compétence administrative.

À l'instar d'autres décisions prises par la Région wallonne, notamment dans le cadre du permis d'environnement et d'autres dispositions du CWATUP, les communes se trouvent donc investies d'une nouvelle mission, une fois de plus sans que des moyens tant financiers qu'humains ne leur soient octroyés.

Monsieur le Ministre, comment comptez-vous aider les communes à faire face à cette situation de fait, qui n'a de cesse de se répéter ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, chers Collègues, je suis sensible à la question parce que sommeille en moi pour le moment le bourgmestre en congé que je suis. J'essaie donc de réconcilier les deux points de vue tels que vous les avez exprimés.

Je vais devoir reprendre ici, pardonnez-moi, un certain nombre d'arguments que j'ai avancés à l'égard de notre collègue, M. Crucke, qui m'avait posé la même question sur le même sujet.

La vérification, par les soins du collège, de l'implantation des futures constructions, constitue-t-elle, oui ou non, une nouvelle charge ou, en tout cas, une surprise ? Vous avez fait mention au décret du 3 février 2005 en la matière, dit décret RESA. Non, parce qu'en fait, nous n'avons fait que recopier l'article 47 de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme qui prévoyait que les collèges vérifiaient les implantations. Et cette loi, tenez-vous bien, date du 29 mars 1962.

Dès lors, si j'étais un peu taquin – *quod non*, je le dis moi-même –, je dirais que les communes ont disposé de 43 ans pour pouvoir s'adapter à cette mission. Cela faisait toujours partie de leurs obligations. Il est vrai qu'au gré des décennies, on a un peu perdu de vue cette obligation.

De la même manière, j'en profite pour le dire, les communes ont la responsabilité, comme les services de l'urbanisme provinciaux, de vérifier la performance énergétique, ce qu'on appelle le K55 qui, là aussi, ne donne pas souvent lieu à des vérifications dans le chef des différentes administrations concernées.

Vous dites : « *Quels seront les moyens ?* ». Très clairement, le décret du 27 novembre 1997 – vous le savez – a prévu le principe de la subvention, subsidiation des conseillers en aménagement du territoire. Mon prédécesseur, M. Foret, a octroyé les premières primes aux conseillers. Nous avons, dans le budget ajusté 2004 et 2005, fait progresser ces budgets de 40 %. Aujourd'hui, nous allons arriver, à pas loin de 150 conseillers en aménagement du territoire, mais il faut reconnaître qu'à l'inverse, les

communes – pardonnez-moi, je ne vise aucune commune en particulier, ni aucune majorité – n’ont pas toujours joué le jeu.

Dans certains cas, on a mentionné le secrétaire communal comme conseiller en aménagement du territoire, on a pris quelqu’un qui était là depuis dix ans, et on a saisi l’opportunité de faire financer le poste par la Région sans qu’il y ait de recrutement net. Je pense que nous aurions dû avoir le courage de conditionner cette aide financière au recrutement d’un conseiller ou d’un conseiller qui aurait été recruté dans les vingt-quatre derniers mois, pour être sûr que les communes aient bien fait l’effort. Sans quoi, je le crains, c’est pour une minorité, mais c’est vrai, cette mesure a surtout servi à consolider bien davantage les finances communales pour d’aucuns que de renforcer l’équipe d’aménagement du territoire.

Je compte donc revoir cet arrêté, notamment pour éclaircir la situation que je viens d’évoquer et, d’autre part, pour peut-être amener ces conseillers à suivre, chaque année, des journées de formation continuée. Parce qu’au fond, nous donnons des moyens budgétaires, mais, à l’inverse, la Région ne demande pas suffisamment, me semble-t-il, de formation continuée. Or, nous le savons, les décrets évoluent. À chaque législature, bonnes ou mauvaises langues diront : « *On change les textes. Il y a des arrêtés nouveaux.* » et donc, mon souhait, c’est vraiment d’organiser un grand corps des fonctionnaires de l’aménagement du territoire, partageant la même jurisprudence.

Ces journées d’études seraient ouvertes non seulement aux conseillers communaux, aux fonctionnaires communaux, mais également aux services extérieurs de la Région wallonne, sans oublier la centrale, voire même d’autres opérateurs. Je pense singulièrement aux architectes qui, malgré toute la bonne volonté, – nous le constatons dans toute une série de dossiers – ne connaissent pas suffisamment le CWATUP, en tout cas dans sa récente évolution.

Créant ainsi un grand corps des fonctionnaires communaux, provinciaux et régionaux, j’ai le sentiment qu’on comprendra mieux le langage du CWATUP qui, aujourd’hui, est parfois diversement apprécié. C’est un deuxième élément.

Au-delà de cela, rien n’empêche une commune, bien évidemment, d’instaurer pour certaines raisons, une redevance pour certaines prestations qui ont été effectuées. Ce n’est jamais très populaire, mais cela participe aussi, à l’inverse, à une bonne maîtrise de l’aménagement du territoire. Tout se joue, vous l’aurez compris, au moment de l’implantation. Une fois que la construction est terminée plus question d’aller soit demander la démolition, soit la déconstruction pour des faits mineurs. Par contre, cela porte préjudice à un certain nombre de voisins ou de riverains. Prenons le cas, par exemple, d’une maison qui ne respecte pas l’alignement, qui se met délibérément en retrait et qui ainsi voit l’arrière de toutes les maisons voisines. Cela pose des problèmes et des plaintes de voisinage et la commune est finalement prise à parti. Donc, mieux vaut – me semble-t-il – prévenir que guérir.

Pour le reste, c’est vrai que, il ne faut pas s’en cacher, les communes vont jouer un rôle de plus en plus important en matière d’aménagement du territoire. C’est la volonté de ce Gouvernement, de ce Parlement. Je rappelle la responsabilité qui était la vôtre dans le RESA où, à travers les zones d’aménagement communal concerté, les communes retrouvent un champ important et au passage, aussi un certain nombre de recettes liées à l’affectation de ces zones.

Deuxième élément, et là je n’ai pas entendu les communes s’en plaindre, c’est la capacité pour celles-ci de mettre en œuvre les zones bleues, dont elles ont la propriété et dans lesquelles elles ne pouvaient plus rien faire que de l’équipement communautaire. Aujourd’hui, les communes vont pouvoir vendre ces zones bleues, y accueillir des logements, aménager des lotissements à prix coûtant, donc, ce sont des recettes qui tomberont dans l’escarcelle communale. Je rappelle quand même que les zones bleues, cela représente pas loin de 10.000 hectares en Wallonie et ce sont des hectares très bien situés, généralement au cœur de villages, au cœur de villes puisque c’était destiné à des espaces ou des équipements communautaires : un cimetière, complexe sportif, école, crèche. Donc, c’est une

formidable plus-value que les communes, pour autant qu'elles décident, bien évidemment, de mettre ces terrains en œuvre, vont pouvoir engranger.

Croyez-moi, je le vois à l'aune de ma commune où nous avons deux zones bleues situées en plein cœur de la commune. Inutile de vous dire que sur le plan des recettes, s'il y a réalisation, c'est évidemment tout bénéfice pour la commune.

Troisièmement, nous poursuivrons l'effort au niveau des conseillers en aménagement du territoire. Et je rappelle que les communes, qui approuvent un RCU et un schéma de structure, peuvent bénéficier d'une subvention, non pas de 12.000, mais de 18.000 euros par la Région wallonne.

Donc, on ne peut pas à la fois réclamer d'être autonome ou largement autonome dans une magnifique compétence pour les gestionnaires communaux, certes délicate – on a bien sûr droit à une aide – et demander l'intégralité des frais de celle-ci, sans quoi, la Région ne pratiquerait plus que des transferts. C'est un juste équilibre qu'il faut trouver, mais j'ai le sentiment que dans les réformes que nous venons d'approuver, il y a matière à rééquilibrer, en tout cas, à mieux responsabiliser les communes, ce qu'elles demandaient.

Et j'en termine, Monsieur le Président, pour ne citer que le seul exemple des petits permis. La moitié des permis ne devront plus connaître l'avis du fonctionnaire délégué sauf s'il y a recours.

C'est donc aussi une accélération des procédures pour les citoyens et les candidats bâtisseurs, ce qui sera apprécié, je crois.

C'est à la commune, en fonction de sa situation, d'approuver ou d'analyser la stratégie qui sera la sienne en termes de redevance ou de conseiller en aménagement du territoire.

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

M. Wacquier (PS). – Monsieur le Président, je remercie M. le Ministre pour sa réponse, mais qu'il n'y ait pas de méprise. Je ne voulais certainement pas contrecarrer les mesures de simplification qui vont dans le sens de l'autonomie communale, mais simplement, peut-être pointer du doigt parfois une certaine forme de discrimination de fait – elle n'est pas voulue – entre les petites et les communes plus importantes avec des moyens parfois tout à fait disproportionnés.

Toujours est-il que les réponses que vous m'avez données font apparaître certaines balises d'action pour nos petites entités rurales et je vous en remercie.

M. le Président. – Si vous le voulez bien, je sollicite le vice-président pour qu'il assume temporairement la présidence de cette commission.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je propose de joindre les deux questions orales suivantes.

M. le Président. – Oui.

(M. Senesael, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel.)

QUESTION ORALE
DE M. PETITJEAN À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LES GRÈVES DANS LES TEC»

QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA PAGAILLE QUI S'INSTALLE DANS LE RÉSEAU DES TEC
ET LA PRISE EN OTAGE RÉCURRENTÉ DES USAGERS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Petitjean, sur «les grèves dans les TEC» et de M. Borsus, sur «la pagaille qui s'installe dans le réseau des TEC et la prise en otage récurrente des usagers» à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial.

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

M. Petitjean (FN). – Monsieur le Vice-Président, Monsieur le Ministre, ce mois de mai 2005 est de nouveau animé par des grèves dans les transports en commun wallons, tout comme en octobre 2000, avec comme conséquence de multiples désagréments qui pénalisent les usagers.

Je ne me prononcerai pas sur le bien-fondé des revendications financières du personnel, mais bien sûr l'utilisation illicite du matériel public et des actes commis.

En effet, lors des premiers jours de manifestation, les grévistes ont utilisé les autobus pour aller manifester et bloquer des axes routiers. Les sociétés TEC étant publiques puisque dépendantes de la Région wallonne par le biais de la Société régionale wallonne des transports, son parc automobile l'est aussi.

Il va donc de soi que les gestionnaires politiques se doivent d'utiliser au mieux ce matériel en «bon père de famille». Il ne peut donc être toléré que l'utilisation des véhicules et du carburant nécessaire au fonctionnement de ceux-ci puisse servir à d'autres fins que celles destinées au service normal de transport public.

De plus, l'agression commise par des agents du TEC contre un bus privé ne peut être admise, d'autant plus qu'elle s'apparente aux actes que dénoncent depuis des mois, les chauffeurs du TEC, à la recherche d'une totale sécurité.

Je souhaite dès lors savoir, Monsieur le Ministre, ce que vous comptez prendre comme décision pour sanctionner ces attitudes répréhensibles d'une part et pour empêcher toute tentative de récidive à l'avenir, d'autre part.

M. le Président. – La parole est à M. Borsus pour poser sa question.

M. Borsus (MR). – Chers Collègues, comme vous le savez, il y a quelques jours, j'interpellais M. le Ministre en séance publique du Parlement à propos des différents éléments du conflit au sein du groupe TEC, comme il est communément admis de l'appeler maintenant. À la faveur de cette interpellation, je me permettais d'attirer tout particulièrement votre attention et de vous questionner à propos, d'une part, des difficultés rencontrées par les usagers et, d'autre part, à propos de cette notion de

continuité du service public, tellement mis à mal ces derniers jours, mais que l'on retrouve mentionnée dans le contrat de gestion ainsi que, de façon plus globale, sur le respect des termes de ce contrat de gestion.

Durant cette semaine, on doit bien constater, hélas, que la situation s'est aggravée. Je me permets de revenir sur quelques-uns des éléments de cette dernière semaine. La journée la plus exécrable fut celle du 25 mai puisqu'en fait, les négociations de la veille au soir, à la suite d'une série de circonstances à propos desquelles la ministre fédérale de l'Emploi s'est exprimée relativement durement à la tribune du Parlement fédéral, avaient échoué.

Ces négociations ayant échoué, une série de grèves ont émaillé une grande partie du réseau, le lendemain. Les gens n'en ont été que très tardivement, voire pas ou partiellement informés de sorte que, le mercredi matin, il y avait des centaines et des centaines d'enfants dans les arrêts de bus qui attendaient un hypothétique bus, ne sachant pas si oui ou non le conflit perdurait, si la grève était toujours d'actualité et ce qu'il en était.

Ce matin, ce n'est pas meilleur puisque les grèves sont partielles de sorte que l'on ne sait pas si dans sa sous-région, il y a, il y aura, il y aura peut-être, partiellement, tout ou certains des services assurés.

Je reviens à ces circonstances du capotage des négociations de mercredi et de la remise provisoire du tablier des médiateurs fédéraux. Cette réunion, vous le savez, a débouché sur une entrée en piste de la ministre de l'Emploi qui, elle-même, a décidé sur la proposition de son administration de ne plus exposer ses médiateurs et d'interroger le Parlement. C'est une des premières questions que je voulais vous adresser. Je cite le compte rendu intégral de la troisième session de la Chambre, Mme Van Den Bossche dit ceci : *«Je constate que certains responsables n'ont pas assumé leur propre responsabilité – elle parle des interlocuteurs wallons – dans ce dossier.»*.

Donc, je voudrais tout d'abord vous demander, Monsieur le Ministre, à quels interlocuteurs la ministre fédérale faisait allusion et quel type de responsabilité, elle évoquait. Sur base du rapport de ses médiateurs, c'est-à-dire de personnes qui ont vécu chacune des étapes des négociations successivement, à qui la ministre fédérale faisait-elle allusion et pourquoi? Je vous rappelle que nous en sommes à la troisième désignation de médiateur et à la cinquième personne qui, collectivement, assume la mission de médiateur.

Deuxièmement, il y a aussi eu quelques éléments nouveaux. Pour la première fois, outre la population dont tout le monde sait aujourd'hui qu'elle est parfaitement excédée partageant très largement un sentiment d'incompréhension, de «ras-le-bol», on a vu les interlocuteurs sociaux monter aux barricades avec, en premier lieu, les représentants du monde patronal, mais aussi des représentants d'hôpitaux, du monde associatif, de façon assez surprenante, toute une série d'interlocuteurs qui, jeudi dernier, se sont exprimés en disant : *«Maintenant, c'est assez. Maintenant, cela ne va plus. Maintenant, on ne peut plus accepter cette prise en otage permanente.»*.

Troisièmement, de plus en plus, les observateurs identifient les développements de ce conflit au scénario de 2000.

Lorsqu'il y a quinze jours, je vous interrogeais, les perspectives éventuelles, les tonalités optimistes, çà et là, au coin de vos propos, étaient sous-jacentes et on parlait même de l'hypothèse d'une solution imminente. On sent qu'aujourd'hui, manifestement, elle n'est pas intervenue et, il semble que rien ne l'indique.

Quatrièmement, c'est cette notion de service public minimum, que vous avez évoquée très clairement, Monsieur le Ministre. Elle est aujourd'hui un début de réalité sur notre table parlementaire puisqu'avec trois de mes collègues, j'ai déposé une proposition de décret immédiatement visant à ce que notre Parlement puisse, très rapidement – ce n'est pas qu'on doive le faire en plein conflit, évidemment – dans les semaines qui suivront, examiner cette notion de service minimum. En effet, le

dégât global que l'on cause à l'image de la Wallonie, et les conséquences directes et indirectes de ce conflit ne peuvent pas justifier, même si on est profondément attaché au dialogue social, si même on est profondément respectueux du droit de grève, une paralysie – on va bientôt atteindre les deux semaines – de la Wallonie. C'est injustifiable et, par ailleurs, on ne peut en aucun cas, continuer – à mon avis – comme c'est le cas depuis quelques jours, à ne rien assumer en toute hypothèse. D'où l'idée de cette proposition de service minimum. Tout d'abord, le principe devrait être adopté par le Parlement mais j'ai entendu que vous pourriez accueillir cette proposition de décret avec une oreille attentive. Les contours et les modalités précis devraient évidemment être négociés par le Gouvernement avec sa Société régionale compétente.

Mes questions sont dès lors les suivantes, Monsieur le Ministre.

Quelle est votre réaction et votre analyse par rapport aux propos de Mme la Ministre fédérale de l'Emploi ?

Quelle est votre position ? Quel soutien peut-on escompter dans votre chef pour l'examen rapide – quelques semaines après l'issue de ce conflit – pour l'établissement en Wallonie de ce service minimum ?

Comment les usagers vont-ils être informés, véritablement informés, à l'avenir, des éventuels mouvements, totaux ou partiels, qui perdureraient ?

Où en sont les procédures d'indemnisation des usagers ? En espérant qu'elles soient sérieuses et non pas symboliques telles que nous les avons évoquées.

Enfin, quelle est – évidemment, c'est ma question de fond –, l'analyse qu'aujourd'hui vous faites de la situation ?

Pour information, je dois encore faire part aux membres de la Commission parlementaire que j'ai adressé une question écrite au Ministre Marcourt pour lui demander d'évaluer l'impact économique, à la suite de la position de la FEB, des mouvements de grève tels que nous les avons constatés. Indépendamment de cet impact puisque c'est déjà du passé, quel est, Monsieur le Ministre, la stratégie qui aujourd'hui est la vôtre ? J'ai lu avec attention la prise de position du ministre-président dans les journaux de ce matin.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je remercie évidemment les collègues qui m'interrogent sur la situation des TEC, les grèves, et leurs conséquences pour le milieu économique, commercial, mais aussi pour nos citoyens. Je note avec plaisir au préalable, que les deux groupes de l'opposition n'ont pas émis d'alternatives sur le plan des évolutions barémiques. Je n'ai entendu ni les uns, ni les autres dans leur question dire qu'il fallait prendre position sur le sujet. (*Rumeurs.*)

Je n'ai entendu ni les uns, ni les autres prendre position. (*Réaction d'un membre.*)

Je viens de dire ici que je n'ai pas entendu – je ne crois pas avoir trahi la vérité – les deux orateurs prendre position.

M. Pire (FN). – C'était précisément l'objet de mon intervention en séance publique.

M. Borsus (MR). – Est-ce que c'est une mission que le ministre souhaite confier à un groupe parlementaire ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pas du tout.

Je pense qu'aujourd'hui l'heure est manifestement à la sérénité, à l'imagination et à la responsabilité.

La sérénité parce que nous devons tout mettre en œuvre pour recréer un climat de dialogue, de confiance entre les parties pour aboutir à un éventuel accord. Éventuel puisque, bien sûr, il dépendra de la bonne volonté des uns et des autres, même si, au niveau du Gouvernement, je le répète, nous souhaitons ardemment qu'il y ait un accord. Pour ce faire, il faut que les parties à la cause prennent du temps, dans un climat serein, pour s'entendre.

Je me réjouis de l'attitude des deux nouveaux conciliateurs sociaux qui ont arrêté un *timing* et permettront des rencontres individuelles avec chacun des protagonistes du dossier afin d'approfondir les points de vue des uns et des autres, séparément d'abord et collectivement ensuite. D'autre part, l'agenda qui a été fixé ne nous met pas – passez-moi l'expression – le couteau sous la gorge. On ne peut pas tout régler en quelques heures ou quelques minutes, dans le chef du premier conciliateur, on pouvait tout régler.

C'est un conflit difficile. L'histoire de la Wallonie nous apprend que les négociations du contrat de gestion avec son volet de revalorisation barémique, ont toujours été complexes. Je ne connais pas un seul Ministre des Transports – et il y en avait des plus expérimentés que moi, probablement plus talentueux – qui n'ait pas connu de graves difficultés.

En son temps, le Ministre Bodson a dû licencier 250 personnes et ce, par un système de préemption, pour pouvoir mieux rémunérer les autres travailleurs.

Le Gouvernement précédent – dont votre parti faisait partie, Monsieur Borsus – et ce n'était pas simple non plus – a connu 35 jours de grève face à la revendication des syndicats des TEC.

La grande différence entre la grève de 2000 et celle d'aujourd'hui c'est le taux de croissance. En effet, nous avions, en 2000, un taux de croissance pour notre Région de 4,5 %. Nous n'avons plus jamais atteint un tel pourcentage et je dirais même que nous n'avons jamais connu un tel taux dans les années nonante.

Ils ont donc mené cette négociation dans un climat extrêmement propice. Aujourd'hui, nous connaissons une molle croissance puisque, sans vouloir être alarmistes – certains l'ont été, évoquant même un taux de récession au second semestre – les dernières estimations tournent autour d'un pour cent.

Les pouvoirs publics pas seulement à la Région wallonne – et je vais évoquer l'attitude de la Région flamande – connaissent, eux aussi, des difficultés financières. Le choix qui est le nôtre, aujourd'hui – et cela, c'est le volet de la responsabilité –, c'est de ne pas donner davantage que ce que nous recevons nous-mêmes. Il y a des secteurs qui attendent aussi des revalorisations barémiques. Par exemple, l'AWIPH de même que le FOREm qui, légitimement, attendent des moyens complémentaires afin de mieux former et accompagner nos chômeurs. Cette demande a fait l'objet d'une querelle avec le Nord du pays. D'autres secteurs, comme d'ailleurs le non-marchand ainsi que les ALR – les agents locaux régionaux – souhaitent aussi des revalorisations.

Le Gouvernement a décidé d'avoir une norme de responsabilité financière qui est l'indexation. Il assure les mêmes moyens à franc constant.

Cependant, pour la Société wallonne du transport, après avoir présenté le dossier trois fois au Gouvernement – et je remercie mes collègues de m'avoir entendu – j'ai obtenu 1 % de plus que l'inflation. Ceci démontre qu'il y a une volonté du Gouvernement wallon d'investir préférentiellement dans le transport en Commun. Pourquoi ? Parce que nous sommes confrontés à des difficultés de mobilité. De plus, nous sommes engagés dans le Protocole de Kyoto et devons essayer de promouvoir des formules qui génèrent moins de rejet de CO₂. Par exemple, les bus d'aujourd'hui polluent dix fois moins que les bus des années précédentes et lorsqu'on additionne le nombre de véhicules individuels pour compenser un bus, on comprend aisément que l'on additionne les bienfaits des transports en commun sur l'environnement. En outre, grâce aux efforts, notamment des agents des TEC, mais aussi de la Société wallonne du transport, le transport en commun – et Christophe Collignon qui a siégé à la

SRWT peut vous en parler – a, ces dernières années, regagné des parts de marché. Nous avons progressé de 11 %. C'est une première de voir des bus regagner de la clientèle. L'automobiliste quelque peu égoïste préfère parfois le confort de sa voiture plutôt que de partager un bus. Je souligne que les bus wallons transportent davantage de passagers que la SNCB : 30 millions de plus.

Le transport en commun est essentiel pour le Gouvernement, à la fois en termes d'offre de transport – car la première finalité des TEC est de transporter des passagers – et en termes de sécurité, qui faisait l'objet de la première demande du monde syndical. En effet, tout est parti d'une question de sécurité. Notre président de séance avait indiqué toute une série de pistes dont nous nous sommes inspirés. En effet, dans la recommandation qu'il nous avait transmise, il y avait notamment des investissements importants en matière de sécurité et nous les avons réalisés.

Il y a maintenant quinze jours, la SRWT a investi 2,3 millions d'euros dans la commande de caméras pour équiper 60 % de nos bus. Des commandes de bus nouveaux sont programmées, où le chauffeur est isolé et bénéficie d'un système d'appel immédiat, d'un soutien logistique et de personnel. Il s'agit de vigiles. Le coût de ces mesures d'accompagnement s'élève à 4,1 millions d'euros, hors crédit d'investissement, que nous allons dépenser chaque année. Il est difficile pour le Gouvernement wallon et la Société wallonne du transport de réaliser davantage par rapport à cette préoccupation légitime de la sécurité.

Maintenant, je vais aborder la partie barème. Qu'ont fait nos amis du Nord, sans qu'il n'y ait le moindre joug de protestation ? Le Gouvernement flamand vient de conclure le renouvellement du contrat de gestion avec *De Lijn*.

Lorsqu'on compare les dernières propositions de la SRWT – y compris la prime d'intéressement – avec ce qui a été décidé en Région flamande, on constate une plus grande générosité en Wallonie qu'en Flandre. Mais je rappelle qu'en Flandre, dans l'accord intervenu avec les syndicats, il y a une modification de la clé entre les loueurs privés et la Régie *De Lijn*. En effet, à l'avenir, un bus sur deux sera privé. C'est aussi le corollaire que le Gouvernement flamand a exigé du monde syndical flamand, alors qu'en Wallonie, la situation est contrastée d'un TEC à l'autre. Il existe davantage de régies dans les Provinces du Hainaut et de Liège et davantage de loueurs dans la région de la Nationale 4 dans un rapport de 70/30, à peu près.

Mesurons bien ce que les uns et les autres ont négocié. J'ai entendu beaucoup de choses en termes de barèmes, mais je ne ferai plus de commentaire, d'autres en ont fait suffisamment. Je dirais simplement que la situation entre les chauffeurs des TEC et ceux *De Lijn*, n'est pas du tout aussi tranchée que ce que j'ai pu lire ou entendre. Pour s'en rendre compte, il suffit de comparer leur évolution de carrière qui est différente à certains moments de la vie. Parfois, c'est l'un qui gagne davantage, parfois, c'est l'autre. On ne peut pas prétendre avoir une situation aussi marquée alors même que la situation financière économique de la Région wallonne est sans commune mesure avec celle de la Flandre. Dans la presse d'aujourd'hui, M. Leterme répond à notre ministre-président qui, conscient de la pression flamande, avait pris une longueur d'avance par rapport aux propos de nos deux présidents de parti considérant qu'il fallait un ajournement de tout débat communautaire. Jean-Claude Van Cauwenberghe, soucieux de maintenir notre coopération à l'échelle de la Belgique, ouvrait la porte. Qu'a répondu Leterme ? « *Dix ans, c'est beaucoup trop* ». Il précise alors deux éléments : les transferts de sécurité sociale – là, nous ne sommes pas directement concernés, mais notre population en est bénéficiaire – et surtout, les corrections dans la loi de financement liée à l'impôt des personnes physiques.

Pour vous situer l'importance de cette correction, c'est de l'ordre de 750 millions d'euros. Dès lors, nous, responsables politiques de l'opposition comme de la majorité – j'ai appris qu'on pouvait changer de place, ceci pour vous donner de l'espoir, j'en ai eu pendant cinq ans, donc la roue tourne – tout comme les universitaires qui se sont exprimés, mais aussi des responsables syndicaux et sociaux, nous devons être comptables de notre situation économique. C'est aussi cela, l'heure de la responsabilité.

Il n'empêche, nous avons mis sur la table 6 %, je rappelle ce mécanisme un peu complexe : 3,3 de compensation d'indexation ; 1,6 d'évolution barémique, c'est-à-dire ce qui est dû au chauffeur et qui constitue une progression salariale et 1,1 net, c'est-à-dire, à peu de choses près, la croissance telle que nous en bénéficions en Région wallonne, ce qui est supérieur à ce qui est intervenu en Flandre.

Après la sérénité, la responsabilité, il y a l'imagination. Pour la SRWT, il s'agit de chercher dans ses recettes et ses coûts, la manière de maximaliser et d'optimiser les moyens dont elle dispose, notamment face à la revendication salariale. Je constate que la SRWT a mis sur la table une proposition intéressante qui mériterait d'être affinée, étudiée et approfondie. Il s'agit de cette prime à l'intéressement. La progression du chiffre d'affaires va amener des recettes nouvelles pour la SRWT. Dès lors que ces évolutions dépassent la norme salariale, la Société wallonne du transport décidera de se mettre autour d'une table pour lancer des nouvelles lignes, pour conforter ses amortissements, mais aussi pour que les travailleurs puissent bénéficier d'avantages liés à une meilleure productivité qui serait, au passage, tout bénéfice pour nos concitoyens. Cela signifie qu'il y aurait davantage de passagers dans les bus, de nouvelles lignes, ainsi que de nouveaux produits amenant des recettes complémentaires. Partageons-les. Cette proposition de la Société wallonne du transport relaye ainsi le souhait du Gouvernement de retrouver rapidement de la richesse, de favoriser la création d'activités, de promouvoir l'initiative et de créer de l'emploi. C'est bien cela l'enjeu du plan stratégique n° 1, dit de création d'activités.

Nous devons toutefois aussi nous soucier d'autres dépenses. L'ensemble des partis politiques et des professeurs d'université consultés ces derniers temps par différents médias, demandent au Gouvernement wallon d'organiser des dépenses préférentielles, par exemple, la recherche et développement et le soutien à l'investissement. Si nous ne parvenons pas, en Région wallonne, à être sélectifs dans nos dépenses à conforter ce *trend* de croissance, il ne faudra pas attendre quelques années pour que nous ayons de très sérieuses difficultés dans ce pays, pour maintenir un équilibre fédéral tel que nous le connaissons. Et cela, c'est aussi un choix de responsable à l'égard des gestionnaires et des agents des TEC.

Je voudrais maintenant aborder l'aspect du matériel. Puisque vous m'interrogez sur les initiatives, sachez que nous ne sommes pas restés au balcon. En effet, des décisions très fermes ont été prises. Lorsque nous avons constaté que les grévistes – je reconnais qu'il s'agissait d'une minorité – utilisaient des bus pour bloquer les grandes villes en vue d'une asphyxie urbaine complète, nous ne pouvions pas admettre que l'économie, le commerçant, le citoyen, l'automobiliste, soient pris en otage par du matériel appartenant au domaine public et qui, de surcroît, risquait des détériorations. Lorsqu'il a été question de boucler Namur, selon l'expression consacrée, un certain nombre de bus ont connu des détériorations. Par exemple, les pipettes coupées. C'est facile à faire mais la réparation est coûteuse. Sans compter certaines détériorations causées à la carrosserie des bus.

Le Gouvernement et la SRWT ont décidé de fermer les dépôts pour empêcher l'usage des autobus. Cette question a suscité un débat à la commission paritaire qui, en date du 18 mai, a abouti à un accord. En effet, le monde syndical a accepté – et je veux les saluer – de ne plus utiliser le matériel qui appartient à la Région, à la Société wallonne du transport ou aux TEC. Grâce à cet accord, aucun bus n'a été utilisé à cet effet lors de la grande manifestation de vendredi dernier.

En outre, d'autres formes de détérioration ont dû être vivement réprimées. Un chauffeur privé de la Société Bouillon, qui effectuait son service a été querellé par d'autres grévistes. Nous avons dans ce cas précis une coexistence du droit au travail et du droit à la grève. Je respecte tant l'un que l'autre. Cela se passe mal. Le bus redémarre, les chauffeurs prennent un véhicule privé, poursuivent l'autobus, lui font une queue de poisson et l'arrêtent. Il en résulte des détériorations avec bris de vitres, démolition des rétroviseurs, agressions verbales et menaces à l'égard du chauffeur qui, du reste, est en indisponibilité jusqu'au 15 juin. J'ai été surpris de constater, sur base de la plainte déposée par les différents protagonistes, qu'il s'agissait de deux délégués syndicaux. Ils ont d'ailleurs été licenciés pour faute grave. Ce matin, les trois personnes se sont vues notifier leur licenciement. Conformément au droit du travail, ces licenciements feront l'objet d'une analyse et d'une validation par le tribunal du

travail, puisqu'il s'agit d'agents protégés, de délégués syndicaux. Le troisième agent avait participé aux élections sans être élu et bénéficié, lui aussi, d'une forme de protection. En tout cas, je ne pense pas qu'on puisse nous reprocher la moindre faiblesse tant sur l'aspect de la protection du matériel que sur l'aspect de la sécurité des chauffeurs.

Certains chauffeurs, probablement légitimement, sont partis en grève pour une question de sécurité. C'est vrai que, dans certains quartiers, ils exposent leur intégrité physique et ce n'est pas simple pour eux. Toutefois, je ne peux pas permettre que d'autres chauffeurs, une poignée sur les 5.000 qui travaillent en Région wallonne, reproduisent exactement ce qu'ils dénoncent. Il y va de la crédibilité, de la tranquillité des transports en commun en Wallonie.

Je précise que les usagers titulaires d'un abonnement – c'est une faible consolation – seront intégralement remboursés pour les journées où le service n'a pas été presté.

Je vais enfin aborder la question du service minimum. Dès le début, n'y voyez aucune polémique, avant même le dépôt de votre proposition de décret, j'ai pris position pour l'organisation concertée d'un service minimum aux usagers. En effet, dès lors que 75 % du budget wallon des Transports en commun proviennent du Gouvernement et donc de la collectivité, le reste à 25 % étant la participation des usagers du bus. Il me paraît normal que, pour certaines heures essentielles dans la vie des travailleurs ou des écoliers, on puisse aménager un service minimum concerté. Malgré tout l'intérêt de la démarche qui est la vôtre, ne croyez pas qu'un décret voté à la hâte au Parlement dans le climat que nous connaissons aujourd'hui, puisse régler quoi que ce soit. Ce serait un signal considéré – probablement à juste titre – comme une forme de nouvelle invective à leur égard.

Laissons passer ce conflit en espérant qu'il puisse le plus rapidement possible trouver une solution. Bien évidemment, Monsieur Borsus, dans le cadre du contrat de gestion, il nous faudra, avec le patronat, la Société wallonne du transport, les usagers et les agents des TEC, réfléchir à ce service minimum. Septante-cinq % des dépenses étant publiques, j'estime que le Gouvernement est en droit de demander qu'un minimum soit assuré.

Enfin, vous m'avez interrogé sur les conciliateurs sociaux. Je laisserai à chacun le soin d'apprécier. Les moindres commentaires sont diversement appréciés et déformés. Lorsque les deux précédents conciliateurs sociaux, après une seule séance, ont considéré qu'ils ne pouvaient aller plus loin et qu'il n'était plus souhaitable de réunir la commission paritaire, cela m'avait surpris et en avait étonné d'autres, y compris dans le monde syndical.

À ce moment-là, la Société wallonne du transport venait de faire une nouvelle proposition et certaines organisations syndicales avaient demandé un délai de réflexion par rapport à cette proposition. Dès lors, nous n'étions pas dans une phase de crispation totale. C'était une période de trêve et d'analyse. Toutefois, ils ont décidé de ne plus tenir de réunion.

J'ai téléphoné au ministre-président. En effet, de tels sujets méritent concertation. Il nous semblait souhaitable que se réunissent syndicats et Société wallonne du transport. Dès lors, j'ai contacté le conciliateur principal, lui expliquant l'analyse qui était la nôtre et en lui demandant s'il voulait bien reconvoquer. La conversation était extrêmement amicale, elle a duré cinq minutes, au terme de laquelle il m'a dit : *«Je n'ai aucune difficulté, je reconvoque demain. Voulez-vous bien avertir ma hiérarchie ?»*. Mme Van Den Bossche se trouvait au Conseil communal de Gand et était injoignable. De ce fait, j'ai contacté son chef de cabinet, qui m'a dit : *«Très bien, j'en prends note, je consulte le service des relations collectives et je vous rappelle»*. Il m'a rappelé cinq minutes après pour me dire : *«Aucune difficulté, nous organiserons la journée de demain.»*

Il n'y a donc jamais eu de pression quelconque du Gouvernement wallon. Nous avons simplement demandé quelle était la suite et, à notre estime, il y avait une belle possibilité de poursuivre le dialogue, ce qu'ont reconnu les conciliateurs et le service fédéral.

Puis, une déclaration a effrité le bon dialogue. Cette déclaration malheureuse n'a rien apporté de plus au climat et a suscité les réactions que vous connaissez dans le chef des deux conciliateurs.

Ensuite, il y a eu une réunion le jeudi, à l'initiative de M. Cox, en présence de toutes les parties. Je ne ferai pas le compte rendu intégral de cette journée. Ce fut particulièrement épique dans les propos. L'essentiel, est qu'ils se sont mis d'accord pour se réunir aujourd'hui. J'espère que la sérénité, l'imagination et le sens de la responsabilité l'emporteront au plus vite et ce, dans l'intérêt de la Wallonie.

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

M. Petitjean (FN). – D'abord, je voudrais remercier M. le Ministre pour sa réponse qui a été extrêmement complète, détaillée et qui nous a appris pas mal de choses.

Ensuite, je voudrais insister sur l'interpellation de mon collègue, M. Pire, le 18 mai. Il faut peut-être avoir la volonté d'une certaine harmonisation au niveau des barèmes, que ce soit *De Lijn*, la STIB, mais aussi harmoniser les régimes des différentes sociétés régionales du TEC. Il existe parfois des différences dans les récupérations, dans l'octroi des tickets, etc. Il y a là toute une recherche à effectuer pour calmer le jeu et pour que les usagers ne soient pas pris en otages, comme l'a signalé mon collègue, M. Borsus.

Je crois qu'à partir du moment où cette harmonisation existe, des progrès peuvent être réalisés. On ne peut plus dire : *«Certains ont plus que moi et d'autres ont moins»*. C'est cela qui est important. Il faut peut-être aussi essayer de changer peu à peu l'esprit de ceux qui travaillent dans ces entreprises. Ils doivent savoir que leur premier objectif, est d'être au service du public. À partir du moment où ils auront compris cela, on aura déjà fait un bon bout de chemin pour la tranquillité de l'ensemble du développement du transport public en Wallonie.

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

M. Borsus (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse détaillée qui s'écarte des propos que nous avons eu l'occasion d'échanger, il y a quelques jours. Je constate qu'en téléphonant directement au médiateur, vous avez joué un rôle beaucoup plus immédiat que le rôle tel que vous nous le décriviez, il y a quelques jours.

En outre, je considère qu'on ne négocie pas aujourd'hui dans la sérénité. Sous la menace de sanctions de la SRWT, les mouvements syndicaux ont renoncé à des opérations de «tarif zéro» et utilisent dès lors un autre mode d'action qui touche l'ensemble de la population. On ne négocie pas aujourd'hui dans la sérénité parce que, depuis pratiquement trois jours et demi, tous les transports en commun wallons sont à l'arrêt. Peut-être que les nouveaux médiateurs sont meilleurs que les autres, peut-être qu'échaudés par les expériences de leurs prédécesseurs, ils sont d'une prudence de sioux. Mais dans ce conflit social difficile – la Wallonie a une histoire de conflits sociaux difficiles, qui n'est inconnue d'aucun responsable politique – je considérerai que la sérénité sera revenue, Monsieur le Ministre, lorsque nous pourrons annoncer à la population que nous avons un moratoire de quinze jours, de trois semaines ou d'un mois permettant aux négociateurs de mener leur travail dans de bonnes conditions et en prenant le temps nécessaire.

Monsieur le Ministre, je salue cette démarche d'optimisme raisonnable. C'est la deuxième fois que vous nous indiquez être d'un optimisme raisonnable et aujourd'hui, la demande que je formule est la suivante : obtenez, à la faveur d'un prochain coup de fil au médiateur, à la Ministre de l'Emploi ou à son chef de cabinet un moratoire qui permettrait aux enfants en période d'examens scolaires de terminer leur année dans des conditions raisonnables. Que fera-t-on si demain, ce que nous avons connu la semaine dernière, se reproduit et ce, en raison de quelconques incidents, soubresauts, propos malheureux ? Qu'advient-il si la fin de l'année scolaire est chahutée ? C'est vraiment inacceptable.

La sérénité, d'accord, l'optimisme d'accord, mais surtout je vous demande d'obtenir des organisations syndicales un moratoire sur les grèves.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Un mot, Monsieur le Président, si vous me le permettez. J'apprécie le discours incantatoire de M. Borsus, cependant il ne me donne pas les moyens pour aboutir au moratoire. Qu'allons-nous faire ? Un décret ? Un arrêté du Gouvernement édictant le moratoire ? Nous ne sommes pas responsables de celui-ci. La semaine dernière, le monde syndical s'était engagé sur une trêve. Les trois organisations ont été débordées par certains de leur base qui n'ont pas tenu compte de l'accord intervenu entre la SRWT et le monde syndical et qui ont dit : *«Nous, de notre côté, nous ne voulons pas y adhérer.»*

Dès lors, comment puis-je décréter un moratoire lorsque tout le monde se met d'accord et que le lendemain, on débraye ? Je rappelle que lorsque nous avons fermé les dépôts, j'ai entendu dire : *«On nous prive des bus alors qu'on voulait travailler.»* Je regrette, il y avait eu trois dépôts de préavis en bonne et due forme. Le vendredi, les bus sont disponibles. J'apprends, comme vous, que parce qu'ils le sont, on n'a plus envie de travailler !

Monsieur Borsus, toutes les déclarations faciles, incantatoires sont plus faciles dans l'opposition que dans la majorité. Cependant, nous ne pouvons décider pour autrui et je ne suis pas d'un optimisme facile. J'ai plaidé pour la sérénité, l'imagination, la responsabilité, mais également la détermination.

Qu'on ne se trompe pas, le Gouvernement wallon a délibéré trois fois. Il a déterminé l'enveloppe. Nous n'irons pas au-delà ! Il appartient donc à la SRWT de trouver les moyens.

Puis-je terminer par deux éléments, Monsieur le Président ? Vendredi, il y avait à peu près 400 manifestants à Namur, il y a 5.000 chauffeurs ou agents au total. À la suite d'une invitation de notre collègue, Monsieur Larcier, j'ai visité un dépôt et j'ai discuté longuement avec les chauffeurs. Le climat était beaucoup plus serein que celui qu'on prête parfois à certaines situations. L'impression du personnel est très contrastée.

Par ailleurs, nous n'irons pas au-delà de la proposition mise sur la table. La simple augmentation du gasoil au cours des six derniers mois 2004 – alors que le contrat de gestion avait repris comme référence les six premiers mois – et la perte de recettes de ces 15 derniers jours, nous font entrevoir un déficit de la SRWT de 5,3 millions d'euros.

Lorsque vous évoquez de la difficulté pour les écoliers et pour les travailleurs, vous avez raison. Mais c'est aussi une difficulté pour les pouvoirs publics car au lieu d'utiliser des deniers pour conforter nos travailleurs ou pour ouvrir de nouvelles lignes, nous allons devoir travailler d'arrache-pied pour équilibrer les comptes de la société.

Enfin, au mois de septembre, un débat aura lieu sur les transports scolaires pour lesquels les allocations budgétaires ont progressé de 40 % au cours des trois dernières années. Vous pouvez dire : *«Monsieur Antoine, je ne veux aucun mouvement, continuez à dépenser plus.»* Je suis tout à fait d'accord, mais, alors, que l'on vienne m'indiquer où trouver l'argent et à qui le prendre. Surtout dans un climat communautaire comme celui qui se prépare. Je ne suis pas au Gouvernement fédéral et je ne donnerai pas de leçon à aucun ministre fédéral, dans la conduite des problèmes sociaux. Chacun fait avec les moyens du bord.

Je pense qu'aujourd'hui, la Région wallonne prend une décision qui est extrêmement importante, dans le cadre de son futur redressement.

Que ce soit vous hier, nous aujourd'hui ou d'autres demain, si nous ne sommes pas déterminés dans nos choix budgétaires à privilégier la création d'activités, le soutien à la recherche, à favoriser l'initiative pour combler le retard qui est le nôtre, j'ai les pires craintes pour la Wallonie.

Je considère que ce rendez-vous, avec la SRWT, les syndicats et le monde des transports en commun – alors que l'on a accordé 1 % de plus qu'à tous les autres – est un rendez-vous de vérité pour la Région wallonne.

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

M. Borsus (MR). – Vous ne m'avez pas entendu plaider pour l'ouverture des vannes. Le non-marchand ainsi qu'un certain nombre d'autres secteurs ont le regard posé sur vous. Le résultat de cette négociation sera évidemment déterminant, notamment quant à l'ampleur de la pression que le non-marchand mettra sur un certain nombre de relais politiques, mais aussi sur plusieurs interlocuteurs.

Vous avez évoqué un certain nombre de pistes qu'il faut avoir le courage d'investiguer à fond. Il s'agit de l'accroissement de la productivité, de l'intéressement à l'accroissement de celle-ci, d'un affermage plus large d'un certain nombre de lignes. Ce n'est pas complètement le hasard si les revendications syndicales dans l'axe de la Nationale 4 sont plus modérées que dans d'autres parties de la Wallonie.

Enfin, je pense qu'un moratoire ne se décrète pas. Monsieur le Ministre, je ne vous ai jamais demandé de décréter un moratoire, sinon, vous l'auriez fait depuis longtemps et nous l'aurions adopté avec vous. Je vous demande de traduire ce climat plus serein que vous nous exposez depuis quelques minutes par un geste concret pour la population. Ce geste concret, c'est de décider un moratoire d'un mois sur les mouvements de grève. Dès cet instant, je serai, avec mes collègues, de ceux qui croient que la résolution de ce conflit est en bonne voie. D'ici là, je continue à douter.

M. le Président. – L'incident est clos.

Je vous propose de suspendre nos travaux pendant quelques instants.

– *La séance est suspendue à 15 heures 32 minutes.*

– *La séance est reprise à 15 heures 44 minutes sous la présidence de M. Borsus.*

M. le Président. – La séance est reprise.

La question de M. Wesphael, de même que celles de Mmes Defalque et Lissens, sont reportées à une séance ultérieure.

QUESTION ORALE
DE M. GROMMES À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA POSSIBILITÉ POUR LES COMMUNES D'ENGAGER
DES CONSEILLERS EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Grommes à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la possibilité pour les communes d'engager des conseillers en aménagement du territoire».

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

M. Grommes (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, comme indiqué vous l’aviez lors des débats relatifs au budget 2005, l’enveloppe réservée à l’engagement des conseillers en aménagement du territoire a été augmentée pour cette année. Nous nous en réjouissons vivement.

L’arrêté relatif à ces subsides doit être revu prochainement, de façon à tenir compte notamment des modifications introduites dans le RESA, en ce qui concerne le profil et les exigences de formation de ce conseiller des communes.

Afin de répondre aux demandes des conseillers des communes, envisagez-vous de développer des formations standards communes en partenariat avec l’Union des villes et communes ou, pourquoi pas, en collaboration avec certaines universités francophones ?

Il semblerait que vous ayez enregistré, pour cette année, moins de demandes que prévu de la part des communes, alors que les besoins sur le terrain existent. Il s’agit sans doute, en partie, d’un oubli quant au renouvellement des demandes.

Pouvez-vous m’indiquer s’il est encore possible pour les communes d’introduire des dossiers qui auront une chance d’aboutir cette année ?

Enfin, pouvez-vous rappeler quel sera le montant de la subvention et m’indiquer dans quelles conditions plusieurs communes peuvent se grouper pour bénéficier de ce conseiller en aménagement du territoire ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, très chers Collègues, notre volonté est de conforter les subventionnements des conseillers en aménagement du territoire puisque, globalement il y a une progression de 40 %.

Nous dénombrons aujourd’hui 114 conseillers et 158 communes ont introduit leur demande. Pour l’année 2005, il est vrai qu’un certain nombre de communes n’ont pas rentré leur dossier. En effet, l’arrêté du 17 juillet 2003 de mon prédécesseur prévoyait que les dossiers devaient être introduits avant le 30 octobre de l’année qui précède l’octroi de la subvention.

Dès lors, je me trouve face à un dilemme aujourd’hui. Si j’applique l’arrêté *stricto sensu*, je dois dire non à un certain nombre de communes. Mais les communes qui ont «oublié», de rentrer leur dossier, m’indiquent qu’elles ont déjà engagé quelqu’un. Dès lors, elles ont besoin de la prime pour le maintenir. Sans cette prime, elles seront parfois amenées à licencier le conseiller en question.

Donc, j’aimerais savoir si des demandes ont été abandonnées par certaines communes, cela pourrait arriver aussi auquel cas nous pourrions accroître le nombre de bénéficiaires de ces conseillers, voire même augmenter la subsidiation.

Bref, j’ai demandé à mon administration d’y voir plus clair en essayant d’identifier les dossiers et en étant proactif par rapport aux communes qui n’ont pas introduit leur demande.

Il n’empêche que le cap est bien maintenu : conforter le nombre de conseillers.

Ensuite, il s’agit d’organiser des formations pluridisciplinaires qui concernent plusieurs acteurs comme les fonctionnaires communaux, régionaux, provinciaux, les architectes. Ces formations porteront non seulement sur l’aménagement du territoire, mais aussi sur le logement.

Lors de la prochaine séance de commission, je viendrai avec le décret révisant le Code du logement, ce sera donc un deuxième grand décret après celui du CWATUP. Enfin, fin de cette année, le décret sur la performance énergétique va induire des changements de comportement dans le chef de nos communes et villes mais aussi de nos habitants.

Dès lors, il faudra que les relais s'effectuent et qu'il y ait une formation à ces nouveaux textes. C'est pour cela que ces formations sont pluridisciplinaires.

J'ai annoncé à Marche lors de l'assemblée générale de l'Union des villes et communes – certains parlementaires très actifs y étaient – que nous allions lancer un nouveau service du logement auprès de l'Union des Villes et Communes. Celui-ci n'existait que très partiellement mais aujourd'hui, le Département du Logement va subventionner ce nouveau service, permettant d'accroître la capacité d'intervention de l'Union des Villes et Communes.

Ensuite, vers la fin de ce semestre, mais plus sûrement à la rentrée, une opération sera organisée pour des conseillers en énergie. Elle aura pour objectif de préfigurer l'application de la performance énergétique, selon le modèle des conseillers en aménagement du territoire, avec la différence qu'il faudra que les communes s'engagent sur le résultat. En matière d'urbanisme, on est conseiller généraliste mais dans le cas de l'énergie, les communes qui accepteront de nouer un partenariat avec la Région devront être particulièrement vigilantes pour respecter les normes de performances, notamment le K55, je rappelle qu'en Flandre, ils sont déjà au K45.

Un peu selon le modèle de votre Région, Monsieur Grommes, Monsieur Stoffels où manifestement il y a une appréhension, une appropriation de la donnée énergétique beaucoup plus forte qu'ailleurs.

Enfin, la matière verra une évolution à travers les guichets de l'énergie, les maisons de l'urbanisme et les services d'information au logement. Les maisons de l'urbanisme subsisteront mais elles devront intégrer le logement et l'énergie.

À l'inverse des guichets-énergie, je souhaite qu'elles s'ouvrent aux dimensions du logement et de l'aménagement du territoire parce qu'on ne peut pas traiter l'un sans l'autre.

Ainsi, nous pourrions multiplier les points de contacts et les points d'information, sachant qu'un grand nombre de nos concitoyens s'interrogent, sur les modifications du CWATUP, même si la dernière livraison de petit permis n'a fait l'objet d'aucune plainte, ni sur le plan politique, ni des architectes, ni des fonctionnaires délégués. Je vais finir par croire qu'on aura fait une réforme non contestée.

Mais soyons prudents et ne soyons pas trop optimistes, Monsieur le Président. Il est évident qu'en ce qui concerne la matière énergétique, le modèle flamand est extrêmement rigide puisqu'il faut une déclaration avant et après la construction, une confrontation des deux chiffres et enfin une amende financière s'il n'y a pas coïncidence. C'est donc un modèle particulièrement dur. Je vois déjà la réaction de nos municipalistes et de leurs agents lorsqu'il faudra non seulement verbaliser mais aussi sanctionner.

Tout cela méritera un peu de travail de préparation et d'accompagnement.

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

M. Grommes (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je suis très satisfait de la réponse de M. le Ministre. Je me réjouis qu'il adopte un certain pragmatisme. Il a d'ailleurs répondu à des questions que je n'ai pas posées mais c'est parfait! (*Rires.*) Tout cela est positif. De manière générale, tous ces points d'informations sont très importants, en ce, qu'ils répondent au besoin du citoyen d'avoir une certaine proximité vis-à-vis de la Région wallonne, notamment en matière d'aménagement du territoire.

COMMUNICATION

M. le Président. – Je voudrais vous apporter une petite précision. Suite à la Conférence des présidents et en accord avec le Gouvernement, la matière de l'Énergie de même que celle qui a trait aux

zones d'activité économique seront dorénavant traitées par notre commission. Ceci dans un souci de cohérence et d'organisation fonctionnelle. Dès lors, nous aurons plus de travail avec ces deux matières complémentaires.

QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE DE M. DARDENNE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR

«L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE ET LA RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dardenne à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'énergie nucléaire et la réduction des gaz à effet de serre».

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

M. Dardenne (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, suite à la mise en œuvre des accords de Kyoto, la Wallonie s'est engagée à réduire sa production de gaz à effet de serre.

Faisant référence à une expression utilisée en son temps par l'ancienne Commissaire à l'Énergie, Mme Loyola de Palacio, vous avez indiqué, dans le cadre d'une interview accordée au journal *Le Soir*, qu'*«abandonner le nucléaire, c'est oublier Kyoto»*.

Je ne suis pas loin de partager votre avis, sauf à dire que, lorsque les centrales fermeront leurs portes, il sera toujours possible d'acheter notre énergie à l'étranger plutôt que de la produire chez nous en ayant recours à des centrales axées sur le gaz ou le charbon.

Toutefois, le problème n'est pas là.

En réalité, votre intervention fait suite à une déclaration de M. Wathelet, le chef de groupe du cdH à la Chambre des Représentants, qui allait également dans le sens du maintien du nucléaire.

Un choix semble donc avoir été fait au niveau du cdH : conserver l'énergie nucléaire. Ma question est dès lors de savoir si cette position est aussi celle du Gouvernement wallon.

En d'autres termes, lorsque vous vous exprimez à propos de l'énergie nucléaire, quelle est votre casquette ? Est-ce celle du militant cdH ou celle du ministre cdH s'exprimant avec l'aval de son ministre-président ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, chers Collègues, c'est exactement la même question que je me suis posée, quand Hervé Jamar a pris position. J'ai consulté le site du MR, M. Jamar a très clairement pris position en indiquant qu'il fallait rouvrir la question, qu'il s'inquiétait de la fuite des ingénieurs vers d'autres pays, que nous avions pris des engagements à l'égard de Kyoto, notamment la réduction des gaz à effet de serre. Il était particulièrement inquiet pour les 750 emplois de Tihange. Dès lors, il attendait que le Gouvernement – dont il fait partie – définisse la force majeure.

J'ai bien compris la portée de votre question et ce que vous en espériez. Cependant, j'ai constaté que d'autres – qui appartiennent à un Gouvernement qui doit délibérer – ont déjà pris position.

À vrai dire, M. Jamar n'est pas le seul à avoir pris position : M. Verwilghen, que ce soit à travers la presse ou lors d'une Conférence interministérielle de l'Énergie, a soulevé les mêmes questions.

Que dit l'accord gouvernemental entre la famille socialiste et la famille cdH au niveau wallon ? Rien ! Pas un mot ! Pourquoi ? Parce que le nucléaire n'est pas de notre compétence.

Il n'empêche que dans les formules alternatives existantes, il y a le soutien aux énergies renouvelables.

Et là, laissez-moi exprimer ma satisfaction parce que, aujourd'hui, nous avons totalement atteint nos quotas d'électricité verte. Nous sommes même en avance par rapport au calendrier qu'avait fixé l'ancien Gouvernement, le vôtre et singulièrement José Daras. En effet, nous avons à ce jour 82 sites de productions d'électricité verte. Nous avons économisé 326.000 tonnes de CO₂ pour une installation de 306 mégawatts et 160 autres mégawatts sont sur le point d'être autorisés.

Pour le simple domaine de l'éolien – José Daras avait, avec vous, projeté 200 mégawatts pour 2010 – nous avons aujourd'hui l'équivalent de 500 mégawatts. C'est donc dire si du bon vent souffle sur les énergies renouvelables parce qu'il n'y a pas que l'éolien, il y a aussi la cogénération.

La Région wallonne assume pleinement sa part – ce serait trop facile d'aller interpellier les autres sans faire d'abord son travail – en termes d'énergies renouvelables. Les certificats verts puis le regroupement des compétences dans un même giron – aménagement du territoire, énergie – favorisent le développement de ces dossiers ?

Concernant l'énergie nucléaire, qu'ai-je voulu dire ? La loi-programme, en discussion au fédéral pour le moment, a fait l'objet d'une concertation très active, très soutenue avec les Régions, au terme de laquelle, Monsieur Dardenne, le texte du fédéral – j'allais presque dire, la même provocation sympathique que vous : avait omis, à tous les égards, de concerter les Régions.

Or, nous sommes concernés par les énergies renouvelables, par l'utilisation rationnelle de l'énergie. On nous dit qu'une des pistes de compensation du nucléaire, c'est moins consommer. Ceci est contraire à toutes les tendances constatées : l'année dernière, une augmentation de plus 2 % a été relevée, dont la moitié a dû être importée faute de capacité de production.

De plus, nous sommes concernés par les autorisations. S'il faut demain des nouvelles centrales, turbines gaz-vapeur, immanquablement, il faudra des permis. Vous connaissez le phénomène du *Nimby* dans notre Région. On l'a déjà constaté pour une unité de biométhanisation à Philippeville, vous imaginez donc pour une turbine gaz-vapeur.

Dès lors, nous avons combattu, pied à pied. Aucun Comité de concertation n'a duré aussi longtemps : deux heures. Nous faisons le travail d'un parlementaire face à un Gouvernement. Pour tout ce qui concerne le plan de production ou l'appel d'offres, nous avons obtenu que les Régions soient systématiquement dûment concertées. Je n'imagine donc pas que la Région wallonne ne soit pas amenée à se prononcer.

En outre, la Flandre l'a bien compris puisque le Gouvernement flamand et son Parlement ont lancé le débat sur le nucléaire. Qu'ai-je dit ? De manière un peu plus subtile que le résumé fatalement synthétique que vous en avez fait, j'ai dit : *«Le nucléaire, non merci», cela ne me suffit pas»*.

En effet, j'attends de la part des responsables du fédéral, de m'indiquer en 2005 pour 2014, – tout le monde sait combien les délais de procédure et d'autorisation sont longs – ce que nous faisons pour remplacer la fermeture de ces centrales nucléaires, sachant que cela a des conséquences. M. Jamar pose d'ailleurs toute une série de questions judicieuses concernant la recherche, les ingénieurs et surtout l'impact sur l'environnement et sur le CO₂.

Monsieur Dardenne, j'ai peut-être parlé trop tôt, mais il y avait bien d'autres choses dans l'interview en question qui concernaient uniquement les compétences régionales. Je me faisais une joie de répondre à Mme Defalque. Il faudra que le secteur électrique évolue en Wallonie. À un moment donné, nous allons devoir y revenir jeudi, Jean-Claude Marcourt s'est livré à une analyse brillante au Gouvernement. Il nous indiquait combien sa préoccupation de voir nos entreprises aussi menacées en termes de compétitivité était grande, et ce, face au prix de l'électricité.

Si demain, vous devez investir dans des programmes de construction et d'équipement de turbines gaz-vapeur ou de turbines à gaz, alors que le nucléaire est finalement la formule la plus économique, vous aurez immédiatement une conséquence sur le prix. J'ai visité mercredi dernier, l'entreprise Solvay où il a été constaté, dans le cadre d'un *Benchmarking* interne au groupe Solvay, que la grosse difficulté pour l'unité wallonne, c'est tout simplement son prix électrique.

Dès lors, nous n'éviterons pas, à côté du débat sur l'environnement, le débat sur la compétitivité de nos entreprises. Sans oublier que ceux qui défendent – à juste titre – la turbine gaz-vapeur ou la turbine à gaz doivent aussi se méfier de la bulle gazière qui pourrait, à un moment donné, se retourner en termes de rentabilité et de compétitivité.

Aujourd'hui, chacun se pose la question. Cependant, ceux qui la portent plus haut se sont toujours un peu querellés dans la démarche et croyez-moi, fédéral et Régions devront immanquablement en rediscuter.

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

M. Dardenne (MR). – M. le Ministre a abordé toute une série de questions notamment en ce qui concerne la position du fédéral, les énergies renouvelables et la compétitivité. Les réponses qu'il apporte sont intéressantes. La seule chose que je regrette, c'est qu'il n'a pas répondu à mon unique question, à savoir : quelle est, par rapport à l'énergie nucléaire, la position du partenaire socialiste ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Toutes mes excuses, je voulais être complet sur tous les éléments techniques et cette dernière question me paraissait moins importante. Elle n'a pas été délibérée au Gouvernement.

(M. Senesael, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel.)

**QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LES ZONES D'AMÉNAGEMENT COMMUNAL CONCERTÉ»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les zones d'aménagement communal concerté».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je vais vous raconter une petite histoire. Il était une fois un bourgmestre d'une petite commune qui, ayant pris connaissance de la mise en œuvre des...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Aussi sympathique que sa Commune !

M. Borsus (MR). – ... ex-ZAD, devenues ZACC, s'est inquiété de savoir combien d'hectares de ces ZACC il comptait sur son territoire communal.

La réponse officielle de l'administration était 15 hectares. Modeste résultat s'il en est mais peu importe. Ce bourgmestre s'est enquis de savoir où se situaient ces 15 hectares. Et patatras, ceux-ci étaient tous mis en œuvre ! Certains depuis plusieurs années, d'autres depuis quelques mois et ce, à la faveur de compensations décidées lors de l'approbation de plans communaux d'aménagement. Il s'est donc informé au sujet de la superficie totale des ZACC annoncées. Les chiffres varient de 22.000 à 20.000, jusqu'à 18.500 et 18.000 hectares.

Je voudrais adresser une question toute simple à M. le Ministre : notre administration régionale est-elle en mesure, aujourd'hui, de nous dire précisément combien il y a d'hectares de ZACC en Région wallonne, en tenant compte d'une cartographie actualisée où les opérations ayant une influence sur ce périmètre seraient enregistrées ?

Ensuite, pouvez-vous nous communiquer la proportion de ZAD à caractère industriel ? Par ailleurs, nous n'allons pas redébattre sur les ZACC étant donné que nous connaissons l'ensemble des arguments évoqués de part et d'autre concernant cette opération. Pouvez-vous m'indiquer aujourd'hui l'intérêt que les communes manifestent à cette opération ? Les fonctionnaires délégués ont-ils reçu une circulaire de votre part les informant sur la manière d'appréhender les multiples demandes que les communes formulent à cet égard ? En effet, ils sont régulièrement invités à des réunions préalables à la mise en œuvre éventuelle de ces zones.

Enfin, qu'en est-il des dossiers intermédiaires introduits par les communes qui avaient déjà lancé la procédure sous l'ancienne formule ? L'ensemble de la procédure concernant la période transitoire est-elle bien réglée pour les pouvoirs locaux qui avaient précédemment commencé le processus ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, très chers Collègues, nous continuons la *saga du Prozac* – si vous me permettez un petit clin d'œil. (*Rires.*) De quoi nous enlever toute forme de déprime en matière d'aménagement du territoire (*Rires.*)

Je vais essayer de vous répondre parce qu'il est vrai que trois séries de chiffres ont circulé. Je vais essayer de les réconcilier devant vous et de vous exposer la raison pour laquelle il y a eu différentes estimations.

Combien y a-t-il d'hectares en zones d'extension d'habitat, devenus ZACC aujourd'hui ? Il existe 2000 ZACC inscrites au plan de secteur, couvrant 21.100 hectares, selon l'administration. Pour la CPDT, il y aurait 21.700 hectares. Il y a donc 600 hectares que l'on va s'efforcer de retrouver. (*Rires.*) Sur ces 21.100 hectares, environ 80 % ne seraient pas mis en œuvre. Environ, 17.600 hectares seraient disponibles pour l'administration et 18.000 pour la CPDT. Ceci explique les petits écarts qui circulent.

Quant aux zones d'aménagement différé à caractère industriel, qui ne font pas partie des ZACC, il en existe 98, couvrant 2.545 hectares. Et là, les deux estimations se chevauchent. Elles se situent généralement en extension de zones industrielles bien connues dans les deux grands bassins.

Vous me demandez quelles communes ont marqué un intérêt à libérer ces terrains. C'est difficile à dire dans la mesure où nous n'avons pas fait un sondage – et encore moins un référendum – sur les communes qui allaient, oui ou non, les mettre en œuvre. Cependant, il est plus facile d'identifier les

communes qui s'étaient lancées dans l'élaboration d'un programme communal de mise en œuvre des zones d'aménagement différé en application de l'ancienne législation, la plus connue étant Liège. Elles sont au nombre de 32, dont la commune de votre serviteur.

D'autres communes vont-elles se lancer ? Oui. Beaucoup de questions sont posées, des renseignements sont demandés et des visites ont lieu au cabinet. La ville la plus avancée, qui a appliqué notre décret, c'est Wavre. À sa tête, c'est votre porte-parole, M. Charles Michel, qui a toujours soutenu – et je l'en remercie – la conversion des ZAD en ZACC et qui va mettre en œuvre une zone pour 600 habitations à Wavre. Je vous renvoie à la presse brabançonne wallonne à ce sujet. Je passerai les passages flatteurs à mon propos parce que cela pourrait vous déprimer. (*Rires.*)

Que se passe-t-il avec l'ancienne réglementation ? Il y a deux possibilités : soit le conseil communal, avant la date du 11 mars, a adopté son plan de mise en œuvre c'est par exemple le cas de la Ville de Gembloux qui a pressé le pas pour être dans les temps, soit il a attendu la nouvelle formule.

Dans les deux cas, rassurez-vous, les communes conservent le droit à la liquidation de la subvention. Je le leur ai indiqué par circulaire. Cependant, dans les deux cas, il faudra que les communes – même dans le cas d'une mise en œuvre classique de l'ancienne réglementation – établissent un rapport urbanistique et environnemental.

S'il s'agit d'une nouvelle formule, c'est uniquement pour la zone. Dans le cas de l'ancienne formule il y avait une hiérarchisation et en fonction de celle-ci, les communes vont devoir établir le rapport urbanistique et environnemental.

En outre, un grand nombre de communes réfléchissent – et je m'en réjouis parce que c'était notre volonté – à utiliser ces zones d'extension en termes de compensation. Rappelez-vous, la directive plan-programme prévoit – et nous l'avons intégré dans le RESA – que si vous souhaitez étendre une zone d'activité économique, aménager une extension ou une création d'une zone de carrière, vous devez expliquer comment vous compensez.

Aujourd'hui, grâce à la mise en œuvre plus souple – quoique sous l'autorité de la cohérence régionale – elles peuvent décider de transformer certaines zones d'aménagement différé en zones agricoles. Nous avons donc aujourd'hui quelques dossiers introduits par des communes qui disent : *«Notre zone est mal située, les terres prises en zone d'extension, nous les dédions définitivement à la zone agricole. Par contre, cette zone-là dont nous avons besoin, nous la souhaiterions.»*.

Il existe donc deux avantages : les communes peuvent mieux gérer ces zones de compensation mais surtout – ce n'est pas à vous que je dois le dire ni à d'autres ici qui sont bourgmestres ou échevins – elles doivent impérativement réfléchir à la gestion de leur territoire.

J'ai même le sentiment que la prochaine élection communale aura comme thème majeur, la gestion du territoire communal. Et je m'en réjouis parce que cela anoblit la tâche du mandataire communal qui plus que jamais, sous l'autorité de la cohérence régionale, devra répondre de la gestion de son territoire.

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

M. Borsus (MR). – Je partage tout à fait cette analyse sur la nécessité de réfléchir au bon aménagement de son territoire au niveau communal, et ce, en toute sérénité, c'est-à-dire loin de préoccupations plus immédiates. Il est nécessaire d'avoir une vision en termes de développement, de préservation et de gestion de son espace.

Concernant les chiffres, je pense qu'il est important que l'administration régionale, puisse définitivement nous révéler la quantité d'hectares de ZACC qui se trouvent en Région wallonne.

Dès lors, avec l'autorisation de M. le Ministre, voire avec son encouragement, je me permettrai de lui adresser une question écrite dans quelques jours, afin de savoir si l'administration a pu identifier

précisément le nombre d'hectares de ZACC non utilisées dans le passé ou n'ayant pas fait l'objet de compensations. Je n'évoquerai pas les ZADI puisque le chiffre semble très clairement identifié.

Enfin, je pense qu'il était important de préciser la petite nuance concernant la procédure puisque les anciens dossiers sont soumis à certaines règles que vous avez rappelées.

QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LE PLAN DE RECRUTEMENT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le plan de recrutement».

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

M. Borsus (MR). – Moins populaire que le *Da Vinci Code* à ce stade mais tout aussi intéressant, le plan de recrutement de la Région wallonne, lecture vespérale.

J'ai donc pris connaissance modestement de la version 2005 du plan de recrutement et des emplois qui avaient été fixés par chacun des ministres dans le cadre des renforts fonctionnels pour les administrations dont ils assument la responsabilité.

Il y a quelques semaines, j'ai interpellé le Ministre de la Fonction publique à propos de la philosophie générale du plan de recrutement et de certains éléments liés à la gestion de la Fonction publique. En ce qui concerne les choix fonctionnels opérés par les ministres du Gouvernement, c'est-à-dire les emplois à pourvoir et les priorités retenues par les ministres fonctionnels. Le Ministre Courard a «botté en touche» en m'invitant à interroger ses collègues concernant les choix opérés par ceux-ci.

Monsieur le Ministre, je me permets de vous interroger quant aux choix opérés en termes de renfort, de personnel supplémentaire affecté à la DGATLP.

J'ai centré ma question compte tenu des compétences de notre commission, sur les renforts au sein de la DGATLP. J'observe que vous avez obtenu du Gouvernement que six emplois supplémentaires soient affectés à la DGATLP.

Ces emplois sont de niveau universitaire, de gradué ou d'assistant. Quatre d'entre eux sont réservés à la Direction du Brabant wallon, l'ensemble des autres directions extérieures et l'Administration centrale de la DGATLP se partageant les deux emplois restants.

Monsieur le Ministre, afin qu'il n'y ait aucune équivoque, je souhaitais vous offrir l'opportunité de clarifier ce choix stratégique. Rassurez-nous. N'y a-t-il donc aucun besoin dans l'ensemble des autres directions wallonnes ? N'y a-t-il aucun besoin à la Direction centrale ou si peu ? Les besoins en Brabant wallon sont-ils si impérieux qu'ils justifient que deux tiers des emplois réservés à la DGATLP soient attribués à cette province, chère à notre cœur ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie notre collègue, M. Borsus, de m'interroger.

Inutile de rappeler – probablement ne sera-t-il pas d'accord avec nous – que notre administration ressemble aujourd'hui à un emmenthal. En effet, on y trouve de nombreux trous.

Au-delà de la plaisanterie, dans un grand nombre de nos administrations, des fonctions supérieures, des collaborateurs ne sont plus présents aujourd'hui. Ceci est préjudiciable.

Si l'on parle de l'économie, depuis 1999 il n'y a plus de directeur général. Pourtant il s'agit d'un secteur clé. D'autres administrations connaissent les mêmes difficultés. Vous pouvez interroger M. Desmet sur les nombreux ingénieurs qui lui faisaient défaut et qui lui feront peut-être encore défaut dans les différents services du MET. Les nombreuses pénuries dans les services d'études et d'accompagnement handicapaient lourdement le travail du MET en Wallonie.

Nous avons eu, Monsieur Borsus, une discussion vive au Gouvernement, un peu comme si – passez-moi cette expression – «on se disputerait des billes». Quand il manque des denrées, le peu qu'il y a est extrêmement convoité. Comme toujours, le plus malin et le plus habile, a été notre collègue, Michel Daerden, qui a emporté un morceau important mais, je reconnais à son estime qu'il y avait urgence. Les autres, peut-être moins audacieux, plus timides ont attendu.

Il n'empêche que 164,45 équivalents temps plein ont été recrutés – c'est un bel effort – essentiellement pour organiser des remplacements ou des avancements pour des «faisant fonction». Nous avons dû nous répartir ces emplois.

Cela peut vous paraître beaucoup, c'est dérisoire par rapport aux demandes qui sont les nôtres. Demandes fondées parce qu'il y a eu un travail de bénédictin – je veux d'ailleurs rendre hommage à Philippe Courard – qui a permis d'inventorier les besoins administration par administration en vérifiant la nature des demandes pour éviter qu'on sollicite 50 emplois là où 15 seraient nécessaires. C'est un premier train que l'on prend aujourd'hui. Un deuxième viendra. Nous avons dû arbitrer les besoins qui sont les nôtres.

(M. Edmund Stoffels, Secrétaire, prend place au fauteuil présidentiel.)

Parmi les 25 postes qui m'ont été attribués, six ont été affectés à la DGATLP. Je n'ai voulu en consacrer aucun à la centrale, considérant que le premier visage de l'urbanisme, c'est d'abord le fonctionnaire délégué et ses services. Il faut progressivement répondre à leur attente.

Y a-t-il un effet «Brabant wallon»? Comme dirait M. Van Cauwenberghe, un effet «Zen» d'une précédente opération où un maximum de subsides avaient bénéficié au Brabant wallon? Y aura-t-il un retour du «Zen» dans le Brabant wallon en termes de fonctionnaires?

Je vais vous présenter l'évolution du nombre de dossiers traités au cours des dix dernières années – parce qu'il faut des raisons objectives évidemment –, sinon on est dans l'arbitraire et le ministre-président se fâche. Vous n'étiez pas là à ce moment-là mais quand il s'est fâché sur Charles Michel, cela a été terrible. Moi maintenant, j'ai des bonnes réponses objectives.

Ces dix dernières années, en Brabant wallon, le nombre de dossiers traités est passé de 2.558 à 4.838, soit une augmentation de 89 %. Pour le Hainaut, l'augmentation est de 17 % mais un deuxième service a été créé. Dès lors il existe un Hainaut 1 et un Hainaut 2. Liège a connu une augmentation de 31 % et a aussi vu ses services répartis en deux : Liège 1 et Liège 2. Le Luxembourg qui, à mon avis, devra être le prochain bénéficiaire, a connu une augmentation de 50 % et Namur, 43 %.

Au-delà de ces augmentations, pourquoi fallait-il prendre des mesures dans le Brabant wallon? Tout simplement parce que la personne qui s'occupait des permis publics – l'article 127 va prendre beaucoup plus d'ampleur – M. Lejeune, vient de prendre sa pension et qu'une autre personne a été rappelée par Mme Sarlet pour venir renforcer la centrale. Dès lors, M. Berthet et M. Radelet se retrouvaient fort démunis.

C'est ce qui m'a amené, dans le cadre du plan opérationnel et de management de Mme Sarlet, à une négociation. Nous avons prévu qu'il n'y aurait plus de recrutement pour la centrale au détriment des fonctionnaires délégués. Le Brabant wallon, objectivement, partait avec moins, deux. C'est ce qui explique la mesure que j'ai prise.

J'espère que lorsque le Luxembourg bénéficiera des prochains recrutements, vous me poserez la même question. Dès lors, peut-être que ma cote sera encore meilleure dans cette province dont provient mon épouse.

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

M. Borsus (MR). – Je vous remercie de votre réponse, Monsieur le Ministre. J'ai pris note de l'ensemble des informations de ce premier train qui, si j'ai bien compris, en appelle d'autres. Ceux-ci qui viendront rassurer les collègues fonctionnaires délégués qui mesuraient bien l'importance du besoin dans le Brabant wallon, mais qui pensaient que le deuxième train devait être nécessairement pour eux, ce que vous confirmez.

Et puis, s'ils ont bien lu vos déclarations, ils doivent se dire que demain, ils auront la moitié de permis à traiter, ce qui modifiera le profil des gens recrutés dans le train suivant. C'est une opinion toute personnelle.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nous avons fait cela en leur présence puisqu'ils ont été réunis au cabinet pour discuter à la fois des petits permis qui ont recueilli leur assentiment et de l'affectation du personnel. Tout cela s'est déroulé en totale transparence.

**QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LE DROIT DE PRÉEMPTION»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le droit de préemption».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, les articles 175 et suivants du CWATUP sont consacrés à ce fameux droit de préemption.

Il s'agit d'un dispositif servant de levier prévu par le code qui permet aux pouvoirs publics en général, c'est-à-dire aux autorités régionales, provinciales, communales, aux intercommunales d'intervenir dans le cadre d'une procédure de cession immobilière dans un périmètre bien précis où il se passe quelque chose d'important en matière d'aménagement du territoire.

C'est le cas, si le périmètre est couvert par un plan communal d'aménagement, s'il agit d'un périmètre de site d'activité économique désaffecté, d'une revitalisation ou d'une rénovation urbaine ou de tout autre périmètre visé par une révision du plan de secteur.

L'objectif est d'offrir ce levier aux pouvoirs publics concernés afin de «casser» certains phénomènes de spéculation qui, sans cela, auraient plus de facilité à se faire jour.

Il existe des exceptions concernant le droit de préemption puisqu'on a prévu que pour les cessions entre conjoints, parents ou alliés proches, ce mécanisme ne s'applique pas afin de ne pas priver – dans le cadre d'un cercle familial – une famille, un acheteur, un vendeur de l'opportunité d'une cession.

Cependant, à ma connaissance ce droit de préemption ne s'exerce pas par défaut d'arrêté d'application. Ceci n'est pas un reproche, Monsieur le Ministre, mais une suggestion. Ces arrêtés d'application font défaut depuis un certain temps.

Nous pourrions avoir un débat un de ces jours sur la politique foncière régionale. Je pense que l'on doit agir avec beaucoup de prudence lorsque l'on met en œuvre des instruments publics de ce type-là. Le but n'est pas de déstabiliser le marché ni de faire des opérations qui entraîneraient des dégâts collatéraux aux conséquences plus importantes que le but que l'on poursuit en mettant en œuvre ce dispositif.

Ceci dit, avec cette réserve posée, je pense que l'exercice du droit de préemption par les pouvoirs publics pourrait être intéressant dans un certain nombre de cas. Je suggère d'ailleurs de mettre en œuvre ce dispositif, par exemple, dans les zones d'habitat permanent. J'aurai l'occasion d'y revenir dans ma question suivante.

Enfin, un petit propos de circonstance, les ZACC restant à la une, comptez-vous mettre en œuvre ce dispositif réglementaire dans le cadre des quelques milliers d'hectares de zones d'aménagement communal concerté ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Lors de l'assemblée générale de l'Union des villes et communes à Marche, j'ai indiqué que les communes avaient une quadruple mission à remplir, celle d'architecte, de gestion de leur territoire, celle d'entrepreneur parce que les communes peuvent bénéficier d'aides de la Région en termes de logement ou s'appuyer sur d'autres acteurs, celle de partenaire avec les sociétés de logement de service public étant donné que le décret va venir dans 15 jours et celle de promoteur de partenariat public-privé. Pour ce faire, les communes disposent de deux outils : d'une part, le droit de préemption et d'autre part, le droit d'expropriation.

Le droit de préemption est une disposition qui autorise les personnes de droit public habilitées à se substituer à l'acheteur dans le cadre d'une convention de cession immobilière en cours, entre opérateurs privés, pour autant que le bien qui en est l'objet se situe dans un périmètre *ad hoc* et que les aliénations ne soient pas reprises dans les exceptions visées à l'article 176, § 1^{er} du code.

Très clairement, il n'y a pas besoin d'un arrêté organique. En réalité, ce qu'il faut, c'est un arrêté de la Région, du ministre en l'occurrence, habilitant l'autorité publique concernée à pouvoir agir et à préempter. Mon collaborateur s'est amusé à écrire, qu'en cinq ans, M. Foret n'en a signé aucun.

Rien n'empêche aujourd'hui les communes de me solliciter pour utiliser le droit de préemption. J'ai effectué une visite à Arlon que je qualifierais de spectaculaire parce que la ville a décidé de jouer un rôle extrêmement actif en matière de gestion de territoire. La ville compte non seulement utiliser le droit de préemption mais aussi le droit d'expropriation. J'y allais pour signer deux arrêtés, et vue d'en préparer un troisième pour l'expropriation. Dans un site qui est en contrebas d'Arlon, ils ont exproprié une partie du territoire pour avoir un domaine complet. Dès lors, ils ont joué à la fois sur l'initiative de la société de logement de service public arlonaise, sur la commune qui elle-même a construit, sur la société Thomas Piron, cette dernière ayant fait une offre de logements qualitativement plus importante. Le reste, c'est de l'accession à la propriété à prix coûtant.

Cette zone qui paraissait énorme s'est finalement très vite colonisée en termes de logements dans un plan cohérent avec en outre une imagination remarquable sur le plan des voiries et des cours d'eau.

Évidemment, tout dépend de l'audace, de la ténacité, de la volonté des communes de jouer ce rôle-là. J'ai le sentiment qu'aujourd'hui, les communes auront le choix entre deux alternatives : subir ou conduire.

Soit elles subiront, au gré des demandes qu'elles vont recevoir, disant oui, disant non, elles accepteront d'être proactives et de mener une véritable politique foncière, ce qui protège leurs concitoyens dans un environnement préservé, amènera ceux-ci à accéder à la propriété dans de meilleures conditions et surtout, ramènera de l'argent dans les caisses communales.

La commune peut très bien faire ce que d'autres promoteurs privés font. Pour cela, vous avez le droit de préemption et le droit d'expropriation, mais à côté de cela, il existe encore deux autres outils qui me paraissent intéressants : la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté et le Fonds Brunfaut.

Je rappelle que je reviendrai au Gouvernement d'ici une quinzaine de jours avec l'arrêté qui organisera l'octroi des crédits. Puis, il y aura avis du Conseil supérieur, du Conseil d'État, etc. Nous serons donc en septembre et il nous restera trois mois pour dépenser 5 millions d'euros. Il y a des communes qui sont déjà prêtes avec toute une série de valorisations patrimoniales pour permettre à leurs concitoyens d'y accéder. D'ailleurs je crois, qu'il y a eu un beau reportage avec Jean-Pierre Dardenne à ce propos-là dans le cadre d'une valorisation foncière. Enfin, je rappelle que la capacité pour la Région d'acquérir des terrains en réserve foncière.

Les communes peuvent le faire. Arlon vient d'accumuler en une dizaine d'années, 150 hectares achetés ou expropriés. C'est énorme. Évidemment, cette ville bénéficie de revenus liés à sa proximité avec le Grand-duché de Luxembourg. Il n'empêche que la Région, de même que les sociétés de logement, peuvent également jouer un rôle important en termes d'acquisition foncière.

Vous l'aurez compris, il existe différents outils. Le droit de préemption me semble un excellent outil infiniment trop peu utilisé.

C'est d'ailleurs pour ça que – et j'en termine – dans le cadre de l'automne, nous allons faire une tournée des arrondissements avec la Confédération de la construction et les communes pour favoriser des partenariats public-privé et nous y amènerons les représentants de l'urbanisme pour dynamiser si tant est encore le logement public-privé et en partenariat.

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

M. Borsus (MR). – Je ne sais pas si le collaborateur de M. le Ministre dispose des statistiques aussi concernant l'ensemble des prédécesseurs en matière de droit de préemption, mais à ma connaissance, il y en a eu très peu, en ce compris, lors des législatures pénultièmes et antépénultièmes.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est souvent le dernier qui a parlé qui a tort.

M. Borsus (MR). – Je prends bonne note sur le fond du fait que rien ne s'oppose à ce qu'un pouvoir public, prenne sa plus belle plume et écrive au ministre compétent ou à l'administration compétente.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est un arrêté ministériel.

M. Borsus (MR). – Je souhaite solliciter un arrêté ministériel et il n'est pas besoin ...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Même pas d’aller en Gouvernement.

M. Borsus (MR). – ... d’arrêté qui cadre la manière dont le ministre compétent peut délibérer.

Je pense que c’est donc une procédure somme toute simple et rapide qui, à mon avis, doit intéresser pas mal de responsables.

Une petite réaction concernant l’expropriation.

On doit effectivement avoir une politique volontariste en matière d’aménagement du territoire, en ce compris la décliner au niveau local, mais agir aussi par rapport à des mécanismes d’autorité, avec prudence, parce qu’il faut bien mesurer l’ampleur des ondes que représentent, dans l’ensemble du secteur concerné, des procédures d’autorité.

Je préfère, dans toute la mesure du possible – et vous l’avez évoqué avec Arlon – des négociations avec un certain nombre d’opérateurs pour des partenariats public-privé ou bien aussi un certain nombre d’actions qui permettent progressivement d’acquérir, sur le marché, des terrains à bâtir, de se doter, que ce soit au niveau régional, au niveau communal ou au niveau des Sociétés publiques de logement, d’un certain nombre d’espaces, de terres, de terrains combustibles et si possible de le faire en évitant ces mesures d’autorité.

QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«L’EXTENSION DES ZONES D’INITIATIVE PRIVILÉGIÉE
AUX SITES CONCERNÉS PAR L’HABITAT PERMANENT AUX ZONES DE LOISIR»

QUESTION ORALE
DE M. STOFFELS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA PROBLÉMATIQUE DES ZONES À FORTE PRESSION FONCIÈRE»

M. le Président. – L’ordre du jour appelle les questions orales de M. Borsus, sur «l’extension des zones d’initiative privilégiée aux sites concernés par l’habitat permanent aux zones de loisir» et de M. Stoffels, sur «la problématique des zones à forte pression foncière», à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial.

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, si j’en crois – corrigez-moi si c’est le contraire – l’arrêté de répartition des compétences, vous êtes aussi compétent pour les zones d’initiative privilégiée ou en tout cas partiellement à la cause ...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Partiellement.

M. Borsus (MR). – ... puisque l’article 74 du CWATUP définit le dispositif.

Les zones d'initiative privilégiée permettent d'amplifier significativement les aides, au bénéfice d'opérations ou de situations où il y a une forte pression foncière, où il y a de la requalification de noyaux d'habitats, ou dans des quartiers où la situation est gravement détériorée, ou bien encore dans des cités sociales.

(Mme Véronique Cornet, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel.)

J'observe que le vocable du CWATUP, à certains endroits, mériterait d'être toiletté pour correspondre à la réalité réglementaire et à la terminologie juridique telle qu'elle est appliquée actuellement. C'est probablement donc un travail de toilettage de codification qu'il faudra mener.

Mais très concrètement, l'habitat permanent étant une priorité pour le Gouvernement et pour bon nombre de pouvoirs locaux, je voudrais faire la suggestion suivante : un dispositif me paraîtrait tout à fait opportun : c'est de pouvoir étendre les ZIP aux zones concernées par la problématique de l'habitat permanent, du moins aux zones qui font l'objet d'un programme communal, ou d'un programme communal d'aménagement ou d'une démarche globale intégrée, menée au niveau local, de manière à ce que le dispositif ZIP – et on sait que les enjeux financiers, les enjeux en termes de leviers, de supports pour les pouvoirs publics sont importants – puisse s'étendre aussi aux zones d'habitat permanent.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – L'arrêté du Gouvernement wallon du 7 juillet 1994 fixe les critères relatifs à la détermination des ZIP. Dans son article 1^{er}, l'arrêté retient la notion de ZIP à forte pression foncière, reprise sous l'intitulé ZIP1. La définition est donnée à l'article 2 qui mentionne que sont qualifiées de ZIP1 : les communes où en 1991 les prix de vente moyens des terrains étaient supérieurs de plus de 50 % à la moyenne régionale.

Le 5 octobre 1994, le *Moniteur belge* publie les communes reprises comme ZIP1. Il s'agit d'Arlon, Braine-L'Alleud, Eupen, Plombières, La Calamine, Raeren, Lasne, Lontzen, Rixensart, Waterloo et Wavre.

Dans votre grande sagesse, en tant que Ministre du Logement, soucieux de mieux coller aux réalités territoriales, comme vous le disiez à l'époque, réalités territoriales, financières et fiscales, vous décidiez de modifier la valeur vénale à respecter par les candidats d'un prêt octroyé par le Fonds des familles nombreuses, et ce dans les arrondissements d'Arlon, Ath, Bastogne, Namur, Nivelles et Virton où, selon vos paroles, le fonds serait sous-représenté et au sein desquels existe une tension sur le marché des «grands logements».

Personnellement, n'ayant trouvé nulle part la définition de «grand logement» sauf si l'on doit considérer les critères du fonds exprimant la grandeur d'un logement par m³ au lieu de m², je me pose l'une ou l'autre question.

Questions d'autant plus pressantes que dans la réponse à une question écrite, le ministre affirme qu'aucun accord n'a pu être trouvé lors de la législature précédente quant à la révision des ZIP et des noyaux d'habitat, notions introduites par le Code wallon du Logement. C'était le 15 avril dernier, lorsque vous répondiez à ma question écrite en concluant que votre réponse se veut provisoire dans l'attente d'une définition généralisée des zones à forte pression immobilière. Et c'est ici que les deux questions se regroupent quelque part.

Vous comprendrez que les candidats-bâisseurs s'impatientent de connaître cette nouvelle définition. En effet, les conditions telles que formulées, il y a quelque temps déjà, ont pour conséquence que bon nombre de demandes n'aboutissent pas, alors que les particuliers en ont grand besoin, vu les prix fonciers dans les zones ZIP.

Je souhaiterais donc savoir à quoi c'est dû si, un an après la constitution de la nouvelle majorité, la question est toujours sans réponse.

En d'autres termes, je vous demande de nous fixer un agenda concret quant à la nouvelle définition des ZIP fonciers.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie nos deux collègues, Madame la Présidente, de m'interroger sur le sujet qui n'est pas un sujet facile.

Et je ne voulais pas me cacher derrière le relatif échec de la précédente législature. L'opération n'est pas aussi simple que ça, de déterminer les zones d'initiative privilégiée ou au contraire les zones à pression foncière.

Concernant le Fonds du logement, des familles nombreuses, ce n'est pas moi qui ai choisi les arrondissements, c'est le conseil d'administration du fonds lui-même, en fonction des dossiers dont il avait la gestion, de l'insuffisance de la présence d'immeubles dits de «grand gabarit», puisqu'il s'agit de familles nombreuses, et mon rôle a été de consolider la délibération du conseil dans un arrêté ministériel.

Je vous renvoie vers les gestionnaires et les administrateurs de ce fonds. Mais je crois savoir que la décision a été prise à l'unanimité, preuve qu'il s'agissait d'un grand pluralisme.

Mais je me suis plu à le souligner parce qu'en ce qui me concerne – et là, je rejoins totalement mon prédécesseur au Logement, M. Daerden –, il faut que nous osions, en Wallonie, discriminer. Traiter le logement ou le territoire de manière identique d'Arlon à Waterloo, de Eupen-Raeren à Mouscron-Comines, ça n'a pas de sens parce que, objectivement, notre territoire, aujourd'hui, présente des spécificités, des attractivités, des problèmes de mobilité, voire de raccordement gaz-électricité, très différents les uns des autres.

Je pense que nous allons devoir organiser cette approche discriminatoire de nos politiques. Mais qui dit «discriminatoire» dit aussi justification des différents objectifs, proportionnalité du remède qui est retenu et aussi déplacement de crédit parce que je n'ai pas le sentiment que ce même prédécesseur que j'aime tant va nous dire, avec la conjoncture économique actuelle: «*Allons-y gaiement.*». Nous savons bien que, de manière un peu générale, nous sommes dans les enveloppes que nous connaissons.

Pour répondre à la question de M. Borsus et de M. Stoffels concernant le timing, j'ai proposé au Gouvernement, que de septembre 2004 à juillet 2005, nous puissions avec le Parlement :

- revoir le CWATUP. Vous reconnaîtrez avec moi que nous l'avons revu en six mois, alors que dans d'autres éditions, on avait mis trois ans pour le revoir ;
- prendre la mesure concernant les zones blanches, zones bleues. Le décret va probablement vous parvenir lors de la prochaine séance ;
- prendre les arrêtés petits permis ; c'est en ordre. L'arrêté commission de recours – c'était la question de Mme Lissens – il est prêt. Donc là aussi, on évolue.

Donc je pense que sur la partie CWATUP, nous avons fait un travail relativement dense pour cette seule année.

Pour la partie logement, il y a deux priorités.

La réforme du Code wallon du Logement. Il viendra au Gouvernement, puisqu'il nous est arrivé vendredi, pas par les TEC, mais par une autre voie du Conseil d'État.

Nous sommes en train de l'examiner.

Et un intercabine à lieu jeudi pour le lire. C'est un avis quand même assez important, assez dense, donc il nous faudra le décortiquer.

Et puis, et je parle sous l'œil attentif de quelqu'un qui suit ça de très près, c'est la situation des Sociétés de logement de service public pour laquelle j'ai déposé un important audit au Gouvernement et qui fait l'objet très naturellement d'une analyse fouillée, vu les conséquences que cet audit dégage. Et rien ne sert non plus de dire qu'on est malade, sans pouvoir identifier les bons remèdes. Nous nous sommes engagés à tout terminer pour la mi-juillet.

C'est une réforme importante car elle touche à la fois les baux, le calcul des loyers, l'intéressement, l'association des locataires. C'est une toute grosse réforme, mais j'espère tenir le *timing*.

Pour l'automne – parce qu'on prendra quand même un peu de soleil, de pastis et de pétanque entre les deux – et nous ne serons pas loin l'un de l'autre puisque Jean-Claude Van Cauwenberghe et Michel Daerden seront du côté du littoral et moi, derrière le Massif des Maures. Donc on aura qu'à s'échanger des pigeons pour que les notes progressent.

Qu'allons-nous faire à la rentrée ? C'est le plan stratégique n° 3 et n° 4.

Le 3 traite de l'inclusion sociale et le 4 du développement territorial, – et le quatrième jouant sur le troisième. Dans ces deux éléments, nous allons devoir définir les grandes balises, à la fois sur les zones d'initiative privilégiée, et dans le même temps – toujours les bons parallélismes en politique – sur, les zones à forte pression foncière.

Le principe est simple : pour les premières, c'est l'idée d'une concentration des aides.

Et pour les secondes : c'est une réduction de la fiscalité, notamment en relevant le plafond du revenu cadastral, qui donne lieu à une réduction de celui-ci, et donc, des droits d'enregistrement.

Alors, comment va-t-on faire ça, Michel Daerden et moi ? Parce que, vous avez raison, le CWATUP, je n'en suis pas le seul gardien, il y a un autre concierge du CWATUP qui est Michel Daerden, puisqu'il a toute la compétence sur la rénovation urbaine et au-delà de la rénovation urbaine, aux primes qui y sont liées, tandis que j'ai évidemment l'autre volet (légitime, etc.).

Nous allons devoir progresser ensemble, mais si vous le voulez bien, nous ne ferons ça qu'à l'automne me rappelant un vieil adage de mon grand-père : *«Ne mets pas trop de foin sur ta fourche, tu risques d'en perdre.»*.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je ne voudrais pas voir la paille dans l'œil du voisin sans voir la poutre dans le mien.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Et encore moins un coup de fourche.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je ne peux que vous inciter à conserver l'idée de ces zones d'habitat permanent dans le cadre de l'ensemble de ces mécaniques, dans l'ensemble des zones qui nécessitent un accent, un coup de pouce plus particulier.

Comme vous l'avez évoqué dans votre réponse, je reviens un instant au RESA. Vous vous souvenez que je vous ai interrogé sur le sujet, il y a quelques jours.

Il me revient qu'on devrait quand même en revoter quelques morceaux et que, dès lors, *L'écho de la Bourse* ne s'est peut-être pas complètement trompé, le Conseil d'État non plus, mais vous allez probablement me démentir: va-t-on devoir, fut-ce pour quelques morceaux, fut-ce à la marge revoter la pierre angulaire de cette cathédrale que vous nous présentez si souvent ou en tout cas, quelques-unes des annexes?

Mme la Présidente. – La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Nous avons donc entendu les propos du ministre concernant le *timing*. Ce sera en automne que nous pourrions avancer sur le sujet.

J'aurais été encore plus satisfait si, par exemple, nous avions entendu l'un ou l'autre élément par rapport au contenu des nouvelles définitions des ZIP.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Rideau.

M. Stoffels (PS). – Rideau. Oui. J'ai compris.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les communes s'agitent bien en coulisses.

M. Stoffels (PS). – Je ne parlais pas de la définition au niveau des circonscriptions territoriales, mais plus au niveau de la définition du contenu.

Vu ce qui s'est passé dans la législature précédente, je comprends que vous mettiez le rideau provisoirement parce que de toute façon vous allez devoir l'ouvrir dans quelques mois.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Exact.

M. Stoffels (PS). – J'espère que le Parlement sera aussi associé à cette discussion.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En brève réaction, je dirais simplement que nous allons commencer les travaux en automne.

Il y aura une première indication dans le plan stratégique 3 et 4. Ensuite, il faudra traduire tout ça en arrêté ou en décret.

Donc, qu'on se comprenne bien, ce n'est pas une opération simple, loin s'en faut.

Si nous pouvons aboutir – je travaille toujours de septembre à juin, juillet – ce n'est pas mal. Ça, c'est pour le menu de l'an II.

La première année de la législature, on aura déjà fait pas mal de choses.

Mais croyez bien qu'il y a une volonté partagée, de votre parti et du mien, de croiser ces deux éléments-là: les zones d'initiative privilégiée – nous verrons jusqu'où nous pouvons aller, Monsieur Borsus – et les zones à forte pression foncière.

Pour le reste, comme vous, je lis beaucoup les articles de John Erler – anciennement attaché au groupe que je connais bien pour avoir longuement travaillé avec lui.

QUESTION ORALE
DE M. MEUREAU À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA DÉCLARATION PRÉALABLE
POUR LA POSE OU LE REMPLACEMENT D'ANTENNES GSM»

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Meureau à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la déclaration préalable pour la pose ou le remplacement d'antennes GSM».

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

(M. Borsus, Président, reprend place au fauteuil présidentiel.)

M. Meureau (PS). – Monsieur le Ministre, puisqu'on parlait du RESA, en voici un petit bout.

La presse s'est fait largement l'écho de la réforme des petits permis qui doit entrer en vigueur dans le courant de l'été.

Et donc, toute une série de procédures administratives seront simplifiées et les citoyens qui souhaitent procéder à des petits travaux d'aménagement profiteront de cette significative initiative, puisque près de la moitié de ces petits permis seront réglés de la sorte.

Dans cette catégorie – du moins ce que la presse en a dit – figurent également les dossiers introduits par les opérateurs GSM pour l'implantation d'antennes sur le territoire wallon. Alors, sauf erreur de ma part, dans un proche avenir, une simple déclaration urbanistique préalable sera envoyée à l'administration communale, pour la pose ou le remplacement d'antennes GSM. Le collège disposera alors de 15 jours pour juger de la recevabilité de la déclaration. À défaut, de réaction du collège, les travaux pourraient démarrer dans les 20 jours.

On parle aussi de l'arrivée du GSM de troisième génération, les fameux UMTS, et on nous dit que le nombre d'antennes devra être largement supérieur à ce qu'il est maintenant. Donc entre 20.000, 40.000 dans un réseau déjà saturé.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il y en aura des portables.

M. Meureau (PS). – Ce serait bien, au moins, c'est limité.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ce serait beaucoup mieux. Chacun sa petite antenne.

M. Meureau (PS). – Donc, on risque de voir les opérateurs se ruier pour implanter les antennes à des emplacements intéressants et harceler – le mot n'est probablement pas trop fort – les administrations communales chargées de vérifier la conformité de la déclaration préalable.

Je m'interroge sur la possibilité qu'auront les administrations communales de répondre dans le temps et objectivement.

Je ne souhaite pas être alarmiste. Il est nécessaire d'avoir une antenne pour pouvoir téléphoner. Sans quoi, notre GSM deviendrait un gadget.

Une aide sera-t-elle octroyée ?

Vous avez évoqué un petit peu le problème concernant les subsides donnés pour les spécialistes en aménagement du territoire : est-ce que les communes bénéficieront de moyens pour répondre à ces éventuelles et nombreuses sollicitations ?

Comme vous l'avez évoqué tout à l'heure aussi, il existe le phénomène du *Nimby* qui n'est pas triste chez nous. Il y a tout un débat pour l'instant, encore dans la presse aujourd'hui à propos de la fixation des normes. Même si on a réglé le problème de l'aspect paysager, il reste le problème de «principe de précaution» par rapport à ces normes.

Dans la situation antérieure, c'était le fonctionnaire délégué qui demandait à l'ISSeP son avis quant au rayonnement.

Maintenant, qu'en sera-t-il ? Est-ce que l'administration communale aura le temps d'interroger cet ISSeP ? Et est-ce qu'elle aura objectivement la capacité de répondre ?

Je suis le premier à dire qu'il faut pouvoir permettre, dans des conditions raisonnables, ces implantations d'antennes GSM.

Donc, pas de polémique, simplement une demande d'information.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, avec votre aide, parce que c'est vous qui me l'avez glissé dans l'oreille tout à l'heure, la question est de savoir si ceci est un téléphone, un simple appareil photo ou une calculatrice.

Si nous voulons nous en servir comme téléphone, immanquablement, vous l'avez dit, nous devons avoir le réseau d'antennes nécessaires.

Deux préalables, si vous le voulez bien.

1. La compétence de la santé, vous l'avez mentionné dans votre conclusion, est indubitablement et indiscutablement fédérale. Du reste, mon prédécesseur, Michel Foret, s'était essayé à une formule que je peux comprendre, permettant d'intégrer, dans l'urbanisme, des considérations de santé et de précautions. Et vous avez vu ce qu'il en est advenu. C'est bien fédéral.

La difficulté, c'est que l'arrêté royal qui existait au fédéral vient d'être annulé pour un défaut de consultation de l'instance consultative.

Au niveau fédéral, aujourd'hui, en principe, nous n'avons plus la moindre «norme» et quand ça ne va pas au fédéral, on se retourne vers le régional. Je reçois des courriers de toute une série d'associations aussi sympathiques soient-elles, parfois très alarmistes en disant : «*Substituez-vous au fédéral et par les permis, réglez la santé.*».

Bien sûr, nous ne pouvons pas le faire et je ne compte pas m'aventurer dans cette voie-là.

2. Il y a un protocole qui existe avec les opérateurs au terme duquel nous voulons favoriser l'usage en commun de certains mâts ou de certaines antennes. Et il y a, c'est vrai, chez certains d'entre eux, un réflexe : «*c'est mon mât*» – excusez-moi du jeu de mot -, «*c'est mon antenne*» – je ne l'ai pas fait exprès celui-là, il vient tout seul -, «*c'est mon infrastructure, je ne te la donnerai pas*».

Derrière tout ça, se cache une concurrence effrénée qu'ils se mènent les uns par rapport aux autres.

À cela s'ajoute en plus Astrid – pas notre Reine, mais son réseau – qui fait que le réseau Astrid qui excipe évidemment de son principe de privilège public qu'il a, et lui est encore moins regardant et partage encore moins.

Qu'avons-nous voulu faire ? Nous avons décidé d'encourager le partage du mât et de l'antenne en offrant une récompense. On pourrait ainsi se rapprocher d'un discours tenu, il y a 2.000 ans, il y a un peu de ça. Mais j'ai moins d'apôtres et je ne vais pas finir comme lui.

M. Meureau (PS). – Chacun sa croix.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Oui, encore que dans le code de Da Vinci, il y a quand même Marie-Madeleine qui est passée par là. Enfin, ça n'a rien à voir avec nos antennes.

Nous avons voulu que les opérateurs qui partagent une installation voient leurs procédures largement simplifiées. C'est une simple déclaration pour autant que l'installation existe ou qu'elle soit autorisée.

Et donc, c'est simplement – passez-moi l'expression – «mettre une casserole en plus», comme ils disent, sur un mât, voire d'exhausser la structure pour autant que ça n'excède pas trois mètres.

Et donc, plus on partage, plus c'est simple. Moins on partage, je ne dirais pas que c'est compliqué, mais là on retombe dans l'aspect formel, c'est donc un permis en bonne et due forme. Et là, avec toutes les procédures que nous connaissons, un examen attentif, rigoureux de la commune et de la Région en appui.

Voilà ce que nous proposons. Cependant, il est vrai que les antennes UMTS seront plus petites, mais aussi beaucoup plus nombreuses.

Pour terminer sur une note plus optimiste, il semblerait que ces antennes soient de taille extrêmement modeste et dès lors, soient beaucoup plus compatibles avec l'environnement et la santé.

Nous pourrions avoir beaucoup plus d'antennes UMTS que ce que nous connaissons aujourd'hui, vu la modicité de leur installation.

Mais il faut aussi que notre Wallonie soit pleinement couverte car elle souffre encore de carences. En effet, quand vous remontez vers la sortie Bouge, que vous passez devant les TEC et les beaux garages, vous perdez le contact, chaque fois, vous perdez le signal. Il n'y a rien de plus énervant, à certains moments, et je dis ça très gentiment. Il faut aujourd'hui planifier, remédier à ce problème sachant qu'il y a de plus en plus de téléphones mobiles et de moins en moins de téléphones fixes.

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

M. Meureau (PS). – Je remercie M. le Ministre pour la réponse.

Donc, pour ce qui est effectivement du principe de favoriser l'utilisation des infrastructures existantes, nous sommes d'accord. Mais le seul problème, c'est que les opposants – je ne dis pas qu'ils sont objectifs, eux – utilisent le principe de précaution en matière d'éventuelles nuisances.

Leur théorie : plus on partage, plus on rayonne.

Et donc, on risque aussi d'avoir des problèmes de ce côté-là. On ne réglera pas le problème de la santé publique fédérale par les permis, je veux bien, mais quand un collège échevinal doit se positionner par rapport au permis...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non, non, on parlait du *Petit Robert illustré*.

M. Meureau (PS). – Bref, ce qui veut dire qu'on nous parlera plus de santé que de visibilité dans le paysage et que le collège devra prendre une responsabilité énorme. Même si la santé publique est fédérale, c'est quand même le collège qui doit répondre.

QUESTION ORALE
DE M. COLLIGNON À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS,
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN
POUR LES DEMANDEURS D'EMPLOI»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Collignon à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la gratuité des transports en commun pour les demandeurs d'emploi».

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

M. Collignon (PS). – Monsieur le Ministre, j'imagine que vous pensez que le moment est mal choisi pour poser ma question et de plus que je ne lis pas les médias ou que je n'ai pas la télé. Ce n'est ni l'un, ni l'autre.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Bien sûr que non.

M. Collignon (PS). – Je me tiens bien au courant du conflit et j'ai été très attentif à vos réponses. Ces événements vont avoir un impact budgétaire non négligeable; ce qui est néfaste pour pouvoir mener à bien des politiques que je soutiens.

Vous vous êtes exprimé longuement sur le fait qu'il est impératif de retrouver la confiance dans les TEC, pour pouvoir mener à bien cette mission de service public et de continuer, peut-être à l'inverse de certains, à ce que ce soit le public qui exerce cette mission-là.

Je pense aussi que vous aurez à négocier un contrat de gestion. Si je ne vous pose pas cette question maintenant, vous me direz que j'aurais dû me la poser avant le contrat de gestion.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Tout juste.

M. Collignon (PS). – D'autre part, la réglementation relative au contrôle des chômeurs, elle, est d'application.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Exact.

M. Collignon (PS). – En novembre dernier, je vous avais interrogé quant à votre opinion sur l'évolution de la politique de gratuité et sur le fait d'en faire bénéficier les publics qui ont peu de revenus.

Vous m'aviez répondu que c'était difficile en termes budgétaires et vous m'aviez également répondu quant aux limites de la politique de gratuité qui ne favorise pas nécessairement d'office la mobilité. Mais enfin, ça, c'était une question d'état d'esprit.

Ma question du jour est plus précise. Elle vise à faire bénéficier les chômeurs, dans le cadre d'une recherche concrète d'emploi, de chèques transport, notamment ou d'une autre formule. Cet objectif était prescrit dans la Déclaration politique du Gouvernement.

Est-ce que vous envisagez de vous orienter vers cette gratuité ou ces chèques transport pour les demandeurs d'emploi ?

Est-ce que vous avez pensé à un mécanisme concret ? Lors de ma dernière question, vous annonciez que le chantier des réflexions allait démarrer en début 2005.

Donc je souhaiterais pouvoir faire le point sur ce dossier.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mes chers Collègues, Monsieur le Président, je remercie M. Collignon.

C'est vrai qu'en matière de transports en commun, mon optimisme le dispute à ma détermination.

Nous avons un calendrier qui était plus rapide que celui que nous vivons aujourd'hui, puisqu'en principe, le contrat de gestion précédent se terminant fin février, nous avons lancé l'étude de l'auditeur extérieur puisque le décret sur les OIP nous impose de faire d'abord un audit, ce qui a été fait.

J'ai déposé le 21 avril, donc un mois après, une note d'orientation au Gouvernement qui reprend – je vous le confirme – notre volonté d'avoir un tarif préférentiel, c'est-à-dire la gratuité pour les demandeurs d'emploi concernés par une recherche d'emploi, une formation.

Ça fait partie de la proposition du contrat de gestion, avec évidemment un bémol, c'est la réalité budgétaire.

Vous aurez compris et ça rejoint évidemment le débat précédent que nous devons à la fois ménager des crédits pour la sécurité – on en a parlé – et des crédits pour la programmation barémique, – et vous voyez, vous entendez notre détermination d'aller au-delà d'un certain montant – et puis, de garder des moyens pour offrir un minimum de transports en communs complémentaires ou en tout cas à tarif préférentiel.

Plus on sera dépensier sur le chapitre 2, moins on aura pour le chapitre 3. Il y a une volonté du Gouvernement de bien équilibrer les dépenses au niveau des TEC et de la SRWT, et de voir aussi l'évolution du chiffre d'affaires. C'est pourquoi j'ai dit tout à l'heure à M. Borsus ceci : si on a un chiffre d'affaires, une productivité qui va au-delà de la marge salariale, la SRWT amènera sur la table un 70/30 (30 % pour les travailleurs, 70 % pour la Wallonne du transport) pour faire deux ou trois choses : ouvrir des lignes ou les dédoubler et pouvoir tout de suite rencontrer l'attente sociale des demandeurs d'emploi.

Voilà où nous en sommes aujourd'hui et je reste prudent. Je ne sais pas comment la crise va se dénouer et dans quel délai. C'est pour cela que j'en appelais à la sérénité, à l'imagination et à la responsabilité pour qu'on puisse alors, juste après, conclure le contrat de gestion.

Mais votre intervention tombe à point nommé et elle me rappelle combien notre accord politique – la DPR – et je veux l'appliquer strictement – prévoit bel et bien cette non-dépense, si j'ose dire, pour les sans-emploi, mais qui est une dépense quand même pour le Gouvernement – et j'espère pouvoir l'intégrer au plus vite.

Ma seule crainte, c'est la situation de la SRWT elle-même, parce qu'avec l'augmentation du prix du gasoil et vous avez suivi le dossier mieux que moi, en son temps, et les demandes d'évolution salariale qu'il faut à chaque fois renégocier.

Je voudrais apporter une petite correction : ce n'est pas 5,3 millions de déficit de la SRWT, mais 5,8 millions. Ne croyez pas qu'on a augmenté de 500.000 euros en deux heures, mais ma mémoire a quelque peu fait défaut.

Cela prouve bien la difficulté budgétaire. Mais je veux vraiment vous laisser sur une volonté farouche de ne pas aller au-delà de l'enveloppe pour les syndicats, volonté tout aussi farouche de réaliser votre souhait.

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

M. Collignon (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour l'information que vous venez de me donner.

Je suppose que cette réponse est liée au contexte et que les marges budgétaires vont être difficiles à déterminer.

Mais néanmoins, il est important de poursuivre ce dossier avec attention parce qu'on ne peut pas à la fois demander aux demandeurs d'emploi d'être proactifs et de se déplacer si on ne leur donne pas les moyens d'y parvenir.

C'est plus facile dans une ville, mais dans des milieux ruraux, on rencontre d'énormes problèmes de mobilité. Et là, la chance des uns et des autres n'est pas égale.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est vrai.

M. le Président. – L'incident est clos. Je vous propose de suspendre brièvement nos travaux.

– *La séance est suspendue à 17 heures 04 minutes.*

– *La séance est reprise à 17 heures 10 minutes.*

M. le Président. – Je profite de la présence du Ministre Daerden pour signaler que, sur proposition de la Conférence des présidents, une modification intervient dans nos compétences. En effet, les questions relatives aux infrastructures sportives relèveront désormais de notre Commission, et non plus de la Commission des Affaires intérieures et de la Fonction publique.

QUESTION ORALE
DE Mme CORNET À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LES MESSAGES AUTOROUTIERS WALLONS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cornet à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les messages autoroutiers wallons».

La parole est à Mme Cornet pour poser sa question.

Mme Cornet (MR). – Monsieur le Ministre, c'est avec beaucoup d'impatience que j'ai attendu cette séance, et cela date de la mi-mai, quand, assise confortablement dans mon divan, j'ai d'abord cru à une plaisanterie en regardant un reportage télévisé, sur une nouvelle action de prévention

routière, consistant à offrir aux automobilistes un massage assis de dix minutes sur une chaise ergonomique, lorsque ceux-ci ont roulé pendant deux heures sur autoroute.

Alors, je ne vous cache pas que j'ai d'abord cru à une plaisanterie. J'ai rapidement dû me rendre à l'évidence. Je savais que vous étiez un grand professionnel de la communication et toujours soucieux d'innover dans...

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je croyais que vous alliez dire des massages.

Mme Cornet (MR). – Attendez, ça va arriver. Mais là, je trouve que vous avez particulièrement fait fort, d'autant plus que, dans le cadre de ce reportage, le MET et la Sofico ont indiqué que l'opération se révélant plutôt positive, ils envisageaient d'étendre l'initiative à d'autres aires de repos situées sur les autoroutes wallonnes.

Alors, Monsieur le Ministre, vous pensez bien que cette information a suscité, outre mon amusement, pas mal de questions que je me permets de vous poser.

J'aimerais d'abord savoir quel est l'objectif de cette initiative ? Et plus précisément, quel éminent membre de votre cabinet vous a soufflé cette idée ?

Les éminents membres de votre cabinet dont j'en connais certains, m'ont fait savoir qu'ils avaient particulièrement insisté, pour que vous n'apparaissiez pas dans les reportages télévisés sur le sujet afin de vous laisser tout le loisir de me répondre dans le cadre d'une séance de questions que je n'allais pas manquer de vous poser.

Je voudrais savoir ce qu'il en est du financement de cette opération ? Très clairement, est-ce que la Région wallonne ou plus précisément la Sofico n'ont pas autre chose à faire avec les deniers de la Région wallonne ? Je pense notamment à la poursuite de la réfection des routes et autoroutes qui dépendent de la Région wallonne et dont on ne compte pas moins de 7.734 kilomètres.

Je pense également à toute la problématique de la propreté sur les abords des autoroutes et je pense aussi à la possibilité de renforcer votre administration puisque d'aucuns évoquent un certain manque en termes de personnel.

J'ai entendu et j'ai lu que, pour justifier cette opération, le MET et la Sofico faisaient référence, notamment à des initiatives qui avaient été menées sur le territoire français. J'aimerais savoir de quel exemple vous vous êtes inspiré et qui assure le financement de ce genre d'opération sur le territoire français. Nous nous demandons si la promotion de ce genre d'opération ne devrait pas plutôt être du ressort des sociétés privées qui gèrent les aires d'autoroutes.

Je suis impatiente de vous entendre à ce sujet.

Et enfin, pour le petit clin d'œil, j'aurais aimé savoir si vous aviez vous-même expertisé ce genre de massage et connaître votre sentiment à ce sujet.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je me dois de répondre, Monsieur le Président, vous comprenez.

Tout d'abord, au-delà du côté anecdotique, je souhaiterais aller un peu plus loin dans ma réponse et revenir sur ma politique en matière d'aires autoroutières.

Les aires autoroutières doivent être plus propres, plus accueillantes de manière à ce qu'elles s'inscrivent dans l'image dynamique de la Région wallonne.

Il s'agit de vitrines pour notre Région et les visiteurs ne manquent pas de faire des comparaisons avec les aires des pays voisins.

Et je crois que les aires autoroutières sont encore, à juste titre, perçues comme peu soignées et les services aux consommateurs trop limités.

Aussi, ai-je invité la Sofico, qui a dans ses missions la valorisation d'une trentaine d'aires autoroutières, de prendre des dispositions afin de veiller à ce que ces aires soient à l'avenir, mieux entretenues et soignées et qu'on y diversifie les services, tout en insistant bien sûr sur la sécurité des usagers et en menant des opérations pilotes avant d'arrêter définitivement la politique.

Il est évident que ces opérations-test ne doivent pas se faire ainsi n'importe comment, mais s'inspirer de ce que nous croyons être le mieux à l'étranger.

Si ça peut paraître un peu amusant, la relaxation sur les autoroutes est une des préoccupations à ne pas négliger.

Il y a de nombreux exemples à l'étranger. Ainsi, la Société des autoroutes Paris-Normandie, la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et d'autres concessionnaires organisent en France des pauses détentes sur les aires autoroutières.

Pour cette raison, nous avons suggéré à la Sofico de faire une opération pilote à Wanlin et de tester scientifiquement les résultats.

La Sofico a pris en charge les frais : il s'agit de 3.245 euros. Donc, nous sommes dans le raisonnable.

Et je vous donne quelques éléments de résultats.

Quid des usagers ? Après le massage, 64 % des usagers sont en forme. C'est ce qu'ils disent. C'est la science, ce n'est pas moi.

Comment vous sentez-vous pour reprendre la route ? 67 % : beaucoup mieux.

Et que pensez-vous de cette initiative ? 69 % : nécessaire.

Ces résultats m'amènent à penser qu'il faudrait poursuivre dans cette direction, même si à titre personnel, et je terminerai par cela, je n'ai pas encore testé les sièges ergonomiques.

M. le Président. – La parole est à Mme Cornet.

Mme Cornet (MR). – Je crains que la Sofico n'ait pris M. le Ministre au pied de la lettre et n'ait voulu pousser la notion de diversification des services, notamment en termes d'accueil, très loin.

Je prends note, avec beaucoup d'intérêt, des résultats de l'étude scientifique sur le sujet, mais j'invite, malgré tout, M. le Ministre, à proposer à la Sofico de revoir ses priorités en termes de hiérarchie.

En effet, si je peux tout à fait adhérer au souci de M. le Ministre de soigner la politique des aires autoroutières en termes de propreté, d'entretien et de ne pas oublier qu'il s'agit de vitrines, notamment de la Région wallonne, je pense qu'il serait peut-être plus opportun de travailler d'abord sur ce problème de propreté qui est essentiel dans la manière dont les gens, les touristes, les visiteurs, les voyageurs perçoivent l'accueil d'une région au travers de l'entretien de ces infrastructures.

Si M. le Ministre nous indique que cette opération a coûté 3.245 euros, je peux concevoir que ce n'est pas une enveloppe financière énorme par rapport aux deniers dont il dispose pour gérer ses services. Néanmoins, je peux lui indiquer que ça représente quand même la possibilité d'acheter entre 30 et 35 poubelles qui pourraient accueillir les nombreux déchets qu'oublient les touristes et qu'on aurait pu certainement remplacer ou installer sur l'aire de Wanlin, mais aussi sur d'autres aires autoroutières.

QUESTION ORALE
DE M. FONTAINE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LES 28 ZONES À HAUTS RISQUES SUBSISTANT
SUR LES ROUTES ET AUTOROUTES EN RÉGION WALLONNE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les 28 zones à hauts risques subsistant sur les routes et autoroutes en Région wallonne».

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

M. Fontaine (MR). – Monsieur le Ministre, nous terminerons ensemble puisque les autres se sont portés pâles et que nous sommes tous les deux revenus de Bruxelles pour cette question.

Monsieur le Ministre, à la lecture de la presse du 25 mai, j'ai appris que sur les 86 zones à haut risque qui ont été identifiées en 2000 sur le réseau routier, autoroutier wallon, 58 de ces zones avaient été soit sécurisées, soit déclassées suite à la baisse locale de la circulation ou à l'aménagement d'un contournement. C'est le cas pour 15 zones qui ont été donc déclassées et 43 ont été aménagées en remplaçant un carrefour par un rond-point ou en posant un revêtement antiglisser dans une pente ou un virage.

S'il faut souligner la progression des sécurisations effectuées jusqu'ici, donc 58 zones sécurisées en 5 ans, ce n'est pas suffisant, puisque 28 d'entre elles continuent à être insécurisées.

La presse précise que ces zones sont sous surveillance et font l'objet d'une campagne d'affichage en «attendant de faire l'objet d'aménagements».

L'article fournit la liste de ces 28 zones réparties sur 4 provinces (le Brabant wallon, le Hainaut, Liège et Namur). Mais la répartition est surtout importante en Hainaut, 10 zones; et à Liège aussi, je vous l'accorde, pour ne pas faire de sous-régionalisme; donc 19 zones pour ces deux provinces. Et quand j'analyse un peu plus loin, je constate qu'en Hainaut, les 10 zones qui restent sont situées dans 3 communes: Charleroi, Binche et La Louvière.

Alors, je voudrais savoir, Monsieur le Ministre, si ces zones ne font l'objet, comme le mentionne l'article, que d'une surveillance?

Pouvez-vous me préciser s'il est prévu de sécuriser ces zones? Et dans l'affirmative, dans quels délais?

Enfin, si ce n'est pas prévu budgétairement de sécuriser ces zones, que comptez-vous mettre en place (signalisation spécifique, etc.) aux abords de ces zones pour en renforcer la sécurité?

Enfin, je souhaiterais savoir en ce qui concerne les zones de la Province de Hainaut, ce qui va être fait? Mais je ne vais pas vous lire la liste, vous l'avez, et si j'ai bien compris, vous me remettrez un document technique.

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, effectivement quand nous faisons le point aujourd'hui, il nous reste 28 zones.

Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler à différentes reprises. Par définition, il s'agit d'un élément évolutif, impossible autrement, c'est comme la problématique du bruit, nous sommes là aussi en présence d'une matière évolutive pour diverses raisons.

Heureusement, nous essayons de réduire le stock existant, mais par définition aussi, il y a de nouveaux cas qui apparaissent. Et c'est pourquoi, quand on fait le point aujourd'hui, il en reste 28.

Et je puis vous dire que, tant pour ceci que pour le bruit – d'ailleurs c'est la même chose.

En ce qui concerne la Province du Hainaut, il reste 10 zones :

- à Jumet, la chaussée de Bruxelles à «Priba 2.000»,
- à Dampremy, la N5 au lieu-dit «La planche» ;
- à Couillet, la Nationale 5 aux «Quatre bras» ;
- à Gerpinnes, la N5,
- à Charleroi, la N90 à «la route de Mons» ;
- à Jumet, sur la N568, rue des Fusillés, et échangeur de l'aéroport ;
- à Binche, sur la N27, avenue Léopold et chaussée de Mons, et sur la N55, rue des Mineurs ;
- à La Louvière, au carrefour de la N35, chaussée Houtard, et rue Toutyfaut plus la traversée de l'agglomération.

Voilà les zones que nous avons encore en portefeuille, si j'ose ainsi m'exprimer, pour lesquelles nous allons tenter d'apporter une réponse prochainement. Nous considérons que c'est un élément important et prioritaire, mais que cela s'inscrit dans notre politique générale de sécurisation de notre réseau, nos 870 kilomètres d'autoroutes et nos presque 7.000 kilomètres (6.865) de routes que compte la Région wallonne au niveau régional, j'insiste toujours parce qu'à côté de ça évidemment, il y a toutes les routes qui relèvent de la compétence communale.

Je vous ai préparé un dossier spécial et très complet concernant cette question qui est indiscutablement une de nos priorités.

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

M. Fontaine (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Vous savez que je m'intéresse particulièrement au problème de la sécurité routière, et notamment aux points dangereux sur nos routes. J'espère que ces points pourront aussi rapidement que possible être sécurisés et j'espère aussi – mais ça, vous l'espérez sans doute avec moi – qu'on ne verra pas réapparaître trop de nouveaux cas, puisque ceux-ci sont des cas qui ont été décelés en 2000. Entre-temps, malheureusement, d'autres apparaissent. L'essentiel évidemment est qu'en apparaissent le moins possible.

M. le Président. – Les autres questions inscrites à l'ordre du jour ayant été transformées en questions écrites ou ayant été reportées, nos travaux s'achèvent ici.

– La séance est levée.

– *La séance est levée à 17 heures 32 minutes.*

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

ADEZI	Administration de l'équipement des zones industrielles
ALR	Administrations locales et régionales
AWIPH	Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées
CCUE	Cahier des charges urbanistiques et environnementales
CPDT	Conférence permanente sur le développement territorial
CWATUP	Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine
ISSeP	Institut scientifique de service public
OFI	Office for foreign investors
OIP	Organisme d'intérêt public
PEB	Plan d'exposition au bruit
RCU	Règlement communal d'Urbanisme
RESA	Relance économique et simplification administrative
Sofico	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPI	Société provinciale d'industrialisation
SRWT	Société régionale wallonne du transport
UMTS	Universal multimedia téléphone system (Système universel de télécommunications mobiles)
WFG	Société de Promotion économique pour l'Est de la Belgique
ZACC	Zones d'aménagement communal concerté
ZAD	Zones d'aménagement différé
ZADI	Zone d'aménagement différé à caractère industriel
ZIP	Zone d'initiative privilégiée