

PARLEMENT WALLON

SESSION 2005-2006

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Séance publique de Commission *

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

Lundi 10 octobre 2005

SOMMAIRE

4	DÉSIGNATION DU PRÉSIDENT, DU VICE-PRÉSIDENT ET DU SECRÉTAIRE
4	PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LES ARTICLES 6, 21, 110, 110 BIS ET 127 DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME ET DU PATRIMOINE (Doc. 208 (2004-2005) - N° 1)
4	EXPOSÉ DU MINISTRE
6	DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR
6	DISCUSSION GÉNÉRALE (Orateurs : Mme Lissens, MM. Mathen, Crucke, M. Antoine, Ministre, M. le Président, Mme Dethier-Neumann, MM. Stoffels, Borsus et Crucke)
11	EXAMEN DES ARTICLES
12	VOTES
12	VOTE SUR L'ENSEMBLE DU PROJET DE DÉCRET
12	CONFIANCE AU RAPPORTEUR
13	QUESTIONS ORALES
13	de M. Wesphael, sur «le projet de privatisation des services de l'inspection et de la sûreté aéroportuaire», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
13	de M. Crucke, sur «l'opération bus gratuit», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
15	de M. Crucke, sur «l'augmentation des tarifs pour le transport des enfants vers les piscines par le TEC Hainaut», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
16	de M. Borsus, sur «le cahier des charges urbanistiques et environnementales», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
17	de M. Fourny, sur «l'état d'avancement du projet d'Eurocaprail» et sur «le respect du programme des investissements de la SNCB en Wallonie» (en lieu et place de M. Lebrun), et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
19	de Mme Dethier-Neumann, sur «les éoliennes aux «Trois cheminées» à Dalhem», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
20	de M. Borsus, sur «l'aérodrome de Cerfontaine», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
22	de M. Borsus, sur «les conseillers en aménagement du territoire», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial

- 23 de M. de Lamotte, sur «le retrait du permis d'urbanisme relatif à l'allongement de la piste de l'aéroport de Bierset», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
- 24 de Mme Dethier-Neumann, sur «la nomination du fonctionnaire délégué germanophone», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
- 25 de Mme Defalque, sur «la libéralisation du marché du gaz au niveau de la distribution», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
- 27 ORGANISATION DES TRAVAUX
(Orateurs : M. le Président, MM. Lebrun, Crucke, M. De Smet, Chef de Cabinet, M. Fontaine)
- 28 QUESTIONS ORALES (SUITE)
- 28 de Mme Dethier-Neumann, sur «l'aménagement et la sécurisation des parkings de covoiturage», et réponse de M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de M. le Ministre Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
- 30 de M. Lebrun, sur «le contournement de Couvin (N5/E420)», et réponse de M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de M. le Ministre Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
- 31 de Mme Cassart-Mailleux, sur «l'aménagement d'un tronçon de route sur la commune de Tinlot», et réponse de M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de M. le Ministre Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
- 32 de M. Crucke, sur «la sécurisation de l'A8, une priorité pour la Région wallonne», et réponse de M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de M. le Ministre Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
- 33 de Mme Dethier-Neumann, sur «le tronçon autoroutier Battice-Malmédy (E40)», et réponse de M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de M. le Ministre Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
- 34 de M. Borsus, sur «les problèmes de mobilité dans la région des lacs de l'Eau d'Heure», et réponse de M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de M. le Ministre Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
- 35 de M. Fontaine, sur «le traitement des boues de dragage à Seneffe», et réponse de M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de M. le Ministre Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
- 36 de M. Fontaine, sur «les travaux d'aménagement de la RN 27», et réponse de M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de M. le Ministre Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine
- 38 LISTE DES INTERVENANTS
- 39 LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

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

Présidence de M. Boucher, doyen d'âge.

La séance est ouverte à 14 heures 54 minutes.

M. le Président. – La majorité n'étant pas en nombre, je propose de suspendre la séance le temps que le quorum soit au complet.

– *La séance est suspendue à 14 heures 55 minutes.*

– *La séance est reprise à 14 heures 59 minutes.*

DÉSIGNATION DU PRÉSIDENT, DU VICE-PRÉSIDENT ET DU SECRÉTAIRE

M. le Président. – En accord avec la Conférence des Présidents, je propose la reconduction de MM. Borsus, Président, M. Senesael, Vice-Président et M. Stoffels, Secrétaire.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?

Personne ne demandant la parole, j'en conclus que vous êtes d'accord pour cette reconduction.

(M. Borsus, Président, prend place au fauteuil présidentiel à 15 heures.)

PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LES ARTICLES 6, 21, 110, 110 BIS ET 127 DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME ET DU PATRIMOINE (Doc. 208 (2004-2005) - N° 1)

EXPOSÉ DU MINISTRE

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le projet de décret qui nous concerne aujourd'hui pourrait être surnommé le décret bleu-blanc-rouge, puisqu'il concerne en particulier les zones bleues, les zones blanches et les zones rouges.

Quels sont les objectifs de ce décret ? Nous souhaitons tout d'abord revivifier les villes en réurbanisant les centres. Pour cela, nous avons des outils tels la revitalisation ou la réhabilitation urbaine. Cette priorité de réurbanisation se traduit dans le projet de décret notamment au travers des zones blanches.

Un autre objectif consiste à ce que les ZACC soient ouvertes à différentes fonctions et ce, dans le respect de la cohérence régionale. Notons qu'il n'est cependant pas question d'ouvrir de nouvelles zones excentrées.

Avec ces deux objectifs, il nous faut rester vigilants quant à la destination originelle des zones économiques. La spécificité de ces zones doit être respectée. Mais nous détenons aussi l'occasion de valoriser le patrimoine communal. C'est une aubaine pour les communes et pour les villes mais aussi pour la SNCB. Cette valorisation patrimoniale se double d'une revitalisation urbaine. Par ailleurs, pour mener à bien ce projet, il faut faire en sorte que les conditions soient favorables aux partenariats public-privé.

L'objectif de ce décret est aussi de réaménager les espaces autour des gares ferroviaires car il vaut mieux une gare entourée d'habitations et d'activités commerciales qu'une gare perdue au milieu de grandes surfaces de tarmac.

Dans le plan de secteur article 25, on distingue de grandes catégories :

- les zones destinées à l'urbanisation ;
- les zones non destinées à l'urbanisation (les zones forestières, les espaces verts ...) ;
- les ZACC, zones où tout est possible sauf l'extraction d'industries.

Revenons tout d'abord sur les zones destinées à l'urbanisation. Il s'agit de zones d'habitats, de loisirs, d'activités économiques, d'extraction, de ZADI... On constate que, dans certaines régions de Wallonie, ces zones réservées à l'urbanisation, soit ne sont pas disponibles, soit favorisent le mitage. L'alternative que nous proposons consiste en une réunion des plans de secteur au détriment des zones «faibles». Nous envisageons, à travers un recyclage de ces zones, de combler les vides existants dans les plans de secteur. C'est notamment le cas des zones bleues, zones qui se trouvent toujours au milieu des communes mais qui, aujourd'hui, ne coïncident plus aux attentes de celles-ci. Les zones blanches sont aussi concernées.

Déjà en 1997, le Ministre Lebrun avait étendu les zones d'équipement communautaire et d'utilité publique. Les zones bleues avaient été étendues aux zones blanches. À l'époque, le législateur avait effectivement dit que nous pouvions utiliser ces zones à la condition d'établir un plan commun d'aménagement dérogatoire.

La loi de 1978 avançait que, dès lors que la procédure de révision du plan était lancée, le fonctionnaire délégué était autorisé à délivrer des permis. Puis est arrivé le plan RESA qui, lui, a déclaré qu'on ne pouvait plus délivrer de permis qu'une fois la procédure du plan terminée. Heureusement, le 3 février dernier, nous avons introduit l'article 127 qui permettait d'oublier le PCAD. Cet article indique que le Gouvernement ou son commissaire (c'est-à-dire le fonctionnaire délégué) peut intervenir en matière de zones bleues et blanches, de SAED, ou de zones d'activités économiques.

Une semaine plus tard, c'est-à-dire le 10 février, le Conseil d'État nous mettait en garde à propos des terrains repris précédemment et qui doivent être considérés comme vierges de toute application au niveau du plan de secteur. Nous étions donc confrontés à un plan de secteur incomplet.

Face à cette situation, nous avons deux options. Soit nous prenions le parti de le modifier complètement et de définir précisément ce que nous désirions faire à l'intérieur de chaque zone blanche. Soit nous reconnaissons légalement que ce plan de secteur comporterait certaines exemptions.

Une révision complète du plan de secteur aurait entraîné une procédure particulièrement lourde ainsi qu'un réveil des différentes attentes de nos concitoyens, ce qui, à terme, aurait pu être dangereux. Nous avons donc préféré la deuxième alternative et c'est celle que nous vous présentons aujourd'hui.

En outre, nous veillerons bien entendu à respecter le principe d'égalité. Un amendement a d'ailleurs été prévu afin de dissiper tout malentendu en la matière.

Ce projet de décret nous permettra en outre d'associer des acteurs privés à la démarche. Cela peut représenter un plus non négligeable pour notre Région.

Cette politique de recentrage des activités et de recyclage de certaines zones nous permettra de mieux définir les missions de chacun. Le Gouvernement aura le rôle de définir précisément les frontières et limites de ces différentes zones. Son bras armé en la matière sera le fonctionnaire délégué qui

vérifiera la légalité des différents actes posés. Les communes auront quant à elles la responsabilité de délivrer certains permis.

En matière de terrains disponibles, les zones bleues représentent à elles seules 9.523 hectares. Cette surface disponible sera l'occasion pour les villes et communes de disposer de terrains supplémentaires au cœur de leur cité. Il s'agit là d'un beau cadeau. Les zones blanches représentent quant à elles plus de 3.391 hectares.

Il s'agit de rendre à la collectivité de nouvelles surfaces, d'alléger des procédures et enfin, de répondre à un certain vide juridique. Ce projet de décret nous permettra aussi d'accompagner plus rapidement les nombreux projets qui existent déjà dans nos villes.

Un autre objectif de ce projet de décret est de répondre à l'avis émis par le Conseil d'État à propos de la CRAT. En effet, le décret Resa a rendu cette consultation obligatoire et c'est de bonne grâce que nous nous y sommes soumis. Cependant, la CRAT a transmis ce dossier à son Bureau et c'est sur ce dernier point que le Conseil d'État a voulu attirer notre attention. Cela explique le retard pris en ce qui concerne les petits permis. Ce projet de décret sera l'occasion d'empêcher qu'une telle confusion se reproduise à l'avenir.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – M. Pirlot est désigné pour l'élaboration du rapport.

DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme Isabelle Lissens (MR). – Serait-il possible d'annexer les documents présentés par M. le Ministre au compte rendu ?

M. Denis Mathen (MR). – Ma question portera sur les différentes modifications apportées au Code wallon en ce qui concerne les zones bleues, blanches et rouges. Vous nous avez rappelé la genèse de ce projet de décret qui s'ancre notamment dans les avis du Conseil d'État par rapport au dossier de la gare de la ville de Namur. Le Conseil d'État a ainsi rappelé au Conseil communal de Namur qu'il n'était pas compétent pour donner une affectation à une zone blanche. Ce sont ces événements qui ont ainsi provoqué la rédaction de ce projet de décret.

Le Conseil d'État a aussi tenu à rappeler qu'il n'était pas possible d'ouvrir ce type de zones à des affectations non prévues au plan de secteur. Si j'ai bien compris votre exposé, votre projet de décret a pour objectif de répondre à cette situation.

En effet, si l'article 6 du décret de 1997 n'était pas modifié, nous risquerions de revoir le même genre de situation se reproduire à l'avenir. Selon moi, votre décision m'apparaît donc comme tout à fait pertinente.

À la lumière de ces différents rappels, on peut saluer votre volonté de répondre aux différentes remarques émises par le Conseil d'État, mais certaines interrogations restent en suspens.

Tout d'abord, j'aimerais revenir aux différents chiffres que vous nous avez annoncés. En effet, parmi les nombreux hectares qui seront désormais disponibles, nous trouvons des zones de nature fort diverse. Certains terrains se trouvent ainsi à proximité des installations de la SNCB. Il s'agit de sites stratégiques car ils se situent au cœur de nos villes, mais il reste à savoir si la SNCB sera disposée à les valoriser et sur les meilleures affectations que nous pourrons leur donner.

Il faut aussi prendre en compte les différents domaines militaires dont certains s'étendent sur de vastes domaines en province ardennaise ou liégeoise, mais dont d'autres se situent en périphérie des villes. Il faudra être très attentif à ces différences de localisation. Il faudra aussi s'assurer que l'armée est prête à les ouvrir et à les céder pour permettre leur valorisation.

J'aimerais aussi vous poser une question plus globale à propos de la volonté finale du Gouvernement en cette matière. Je voudrais aussi en savoir plus sur la politique foncière du Gouvernement. Tiendra-t-il compte de la différence de nature entre ces sites ?

Enfin, j'aimerais vous interroger quant aux nouvelles compétences données au fonctionnaire délégué. Il est vrai que ces compétences élargies seront un plus en termes de flexibilité, mais il y a aussi des inconvénients. Les investisseurs privés pourraient avoir des doutes sur la subjectivité de ce fonctionnaire. Il faudra donc encadrer la manière dont ce dernier prendra ses décisions.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – L'explication du Ministre à propos de la CRAT est particulièrement intéressante, mais selon moi, insuffisante.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour rappel, je veux juste signaler encore une fois que nous avons bien saisi la CRAT et que c'est elle qui a décidé de transférer le dossier au Bureau. Nous n'avons pas à intervenir dans leur fonctionnement interne.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Pour ma part, l'avis du Conseil d'État ne remet pas simplement en cause le fait que ce soit le Bureau qui ait examiné le dossier. Sa remarque porte sur un sujet bien plus fondamental. En effet, elle reproche que l'avis ait été pris en l'absence du quorum nécessaire. C'est sur ce point précis que le Conseil d'État désirait attirer notre attention.

Mon autre remarque portera sur le rôle du fonctionnaire délégué. Inévitablement, votre texte entraînera une augmentation de ses compétences et il risque de passer de statut de conseiller à celui de décideur. Je ne vous cache pas mes craintes par rapport à ce glissement de statut. Avec ses nouvelles compétences, le fonctionnaire ne sera plus obligé de respecter l'avis des communes et nous nous trouverons face à des divergences entre les appréciations de l'autorité communale et celles du fonctionnaire délégué.

Aussi, afin d'éviter tout malentendu, je souhaiterais que vous définissiez précisément sa fonction. J'aimerais comprendre ce qui risque de se passer dans les années à venir.

Mme Isabelle Lissens (MR). – J'aimerais, M. le Président, que vous vérifiez à nouveau si le quorum est respecté.

M. le Président. – M. le Secrétaire, voulez-vous bien valider la composition de notre Commission ?

Etant donné qu'il manque un Membre pour respecter le quorum, je vous propose de suspendre nos travaux quelques instants.

– *La séance est suspendue à 15 heures 43 minutes.*

– *La séance est reprise à 15 heures 49 minutes.*

Mme Isabelle Lissens (MR). – Mon intervention aura pour objet la problématique de la CRAT. Le Gouvernement avait pour mission de veiller à ce que ces avis soient réguliers. Dès lors, je ne com-

prends pas pourquoi vous désirez modifier cette situation en raison d'un cas particulier. Avez-vous reçu des avis du même acabit précédemment? Est-il justifié de modifier le décret Resa alors que celui-ci vient juste d'être instauré?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Avec le décret Resa, l'avis de la CRAT est devenu obligatoire alors qu'il était auparavant facultatif. Lorsque nous avons transmis notre dossier à la CRAT, elle a pris la décision de le transmettre à son Bureau. C'est sur ce point que le Conseil d'État a attiré notre attention. Ce décret a donc la volonté de préciser au mieux les choses afin que de telles situations ne se reproduisent plus.

Mme Isabelle Lissens (MR). – Selon moi, ces précisions étaient déjà présentes auparavant.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il semble qu'il faille cependant en apporter de nouvelles par rapport aux différentes sections qui existent au sein de la CRAT.

Mme Isabelle Lissens (MR). – Quoi qu'il en soit, nous avons tenu à apporter un amendement à l'article 5 de ce projet de décret afin de clarifier au mieux les choses.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Si j'ai bien compris votre intervention, votre objectif est de prendre en main les zones blanches afin d'urbaniser au mieux nos centres-villes. Si cet objectif me paraît louable, une planification me paraît indispensable.

Vous ne devez pas négliger que certaines se trouvent dans des zones vertes à protéger. Vous ne devez pas ouvrir toutes les zones sans prendre cet élément en considération.

De plus, je comprends votre désir d'avancer plus vite dans ces matières, mais il ne faut pas tomber dans l'excès inverse et brûler des étapes qui me paraissent nécessaires. Nous devons aussi travailler sur le long terme.

J'aimerais aussi revenir sur le nouveau pouvoir accordé au fonctionnaire délégué. En tant qu'architecte, je les ai toujours défendus ardemment car ils nous permettaient d'aller plus loin et de réaliser un certain équilibre par rapport aux pouvoirs locaux. J'ai peur que cet équilibre soit brisé en raison des nouvelles compétences que vous lui accordez.

J'aimerais que vous mettiez sur pied un descriptif précis de ce que vous comptez faire des zones blanches et bleues afin que nous puissions être sûrs d'utiliser l'espace disponible le plus adéquatement possible.

M. Edmund Stoffels (PS). – Je suis d'accord avec la mesure proposée dans le décret concernant l'assignation des zones blanches à une activité précise. Pour évaluer l'impact de cette mesure, je souhaiterais connaître le nombre d'hectares concernés pour toute la Wallonie.

Par ailleurs, je suis heureux d'apprendre que des correctifs vont être apportés au CWATUP. En ce qui concerne les zones blanches, les approches pourront être différenciées, notamment au sujet de la gestion des domaines militaires puisqu'un grand nombre d'entre eux sont devenus, avec le temps, des sites d'intérêt écologique non négligeables.

L'aménagement des zones blanches va aussi susciter une activité économique recentrée, soit près d'une gare, soit près d'un autre moyen de transport. Je pense que c'est une bonne chose de lutter contre la fuite des centres urbains vers les milieux ruraux.

Dès demain, nous souscrirons à cette politique proposée par le Gouvernement.

Cependant, il me reste une question : en modifiant l'article 127, vous touchez à la notion de travaux d'utilité publique. C'est un dispositif qui renvoie vers l'article 234bis qu'il va sans doute falloir réactualiser pour avoir une définition plus contemporaine de ce que sont les travaux d'utilité publique.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour répondre tout d'abord à M. Mathen, sachez qu'un tiers des zones militaires sont vendues ou sont encore à vendre. Pour Natura 2000, des zones importantes sont bien sûr à conserver.

Au sujet de la SNCB, tout ceci représente une bonne nouvelle pour elle. Notons d'ailleurs que le plan d'investissement de la SNCB se fonde en grande partie sur la valorisation de son patrimoine (la SNCB avait même créé une filière chargée de valoriser ses terrains). Si l'on prend un cas concret, comme le Boulevard Cauchy à Namur, celui-ci appartient à la SNCB et on peut dire qu'il y a là un beau potentiel de réurbanisation.

À la question «y a-t-il une hiérarchisation des zones?», la réponse est non, tout est fonction des projets qui vont se dégager. Il est impossible de hiérarchiser. Il faut seulement définir, zone après zone ce que l'on compte faire. Certains cas sont véritablement particuliers, comme par exemple à Braine l'Alleud où la commune est coupée en deux par la zone ferroviaire ! Par ailleurs, il est clair qu'on ne peut imaginer que la ville soit à la fois promoteur, co-promoteur et celle qui, en plus, délivre le permis.

La zone blanche, elle, n'est pas une zone vierge où l'on peut faire ce que l'on veut. Le fonctionnaire délégué est le premier à délivrer le permis, mais notre Code permet à la commune, si elle le souhaite, de concerter la CRAT. Si, compte tenu de l'importance de la zone, il faut établir un PCA, le Gouvernement peut bien sûr s'en occuper. Mais il ne faut pas, du moins je le pense, rendre le PCA obligatoire à chaque fois.

Pour ce qui concerne le problème de la CRAT, avant la mise en place de RESA, la consultation de celle-ci était obligatoire. Après avoir consulté plusieurs fois le Conseil d'État, il s'est révélé qu'il était important de préciser de quelle section de la CRAT il s'agissait vraiment.

Il m'a également été demandé ce qu'il se passait si la CRAT n'était pas en nombre. Si le cas se présente, il est prévu qu'elle soit reconvoquée dans les huit jours.

On m'a indiqué que les fonctionnaires délégués se verraient accorder avec le projet de décret beaucoup de pouvoir. En réalité, on leur en retire beaucoup aussi. Ma conception est de débarrasser les fonctionnaires délégués des petits permis. Nous avons consulté ceux-ci et ils étaient contents d'être soulagés de cette charge car les fonctionnaires délégués sont souvent débordés. La commune s'occupera donc désormais des petits permis et elle sera consultée pour avis en ce qui concerne les zones blanches.

Durant les premiers mois de la réforme RESA, on a vu le nombre de recours diminuer de manière considérable. De plus, cette mesure, dans un sens force au dialogue et les demandeurs, comme la commune, semblent par ailleurs plus vigilants.

À côté de cela, il ne faut pas oublier que le fonctionnaire délégué reste un conseiller. Il retrouve aussi une prérogative. J'ai confiance en eux. Les fonctionnaires délégués sont des délégués du Gouvernement et du Ministre. Si l'un d'entre eux posait problème, je n'hésiterais pas à prendre les mesures nécessaires.

Une fois que le Gouvernement a porté son choix sur une zone, je préfère que ce soit un fonctionnaire délégué qui s'en occupe. Reconnaissons d'ailleurs que, par le passé, les municipalités ont sou-

vent donné des permis pour des commerces dans des zones qui n'étaient pas appropriées. Ce genre de choses devrait être évité à l'avenir grâce aux fonctionnaires délégués.

En ce qui concerne les zones de réhabilitation, nous préparons à ce sujet une réforme. Il est vrai que, pour ces zones, il faut accélérer les choses. Certes, sur les règles environnementales, on ne peut faire aucune concession, mais au niveau des règles urbanistiques, des simplifications sont possibles. Là aussi, le fonctionnaire a les pleins pouvoirs. Sur certains sites, nous avons d'ailleurs des projets importants, mais pour qu'ils se concrétisent, il faut absolument donner une assurance juridique quant aux délais, sous risque que les investisseurs aillent voir ailleurs.

Quant aux zones bleues, elles étaient déjà prévues en 1997, mais les choses ont été simplifiées en supprimant le PCAD.

Mme Lissens demandait combien de cas il y avait. Je vous dirai qu'il y en a trois.

Mme Dethier-Neumann me dit qu'il faudrait peut-être construire différemment. Je lui répondrai que nous donnons des primes aux promoteurs et aux architectes qui construisent dans la perspective d'une consommation intelligente de l'énergie. Il y a donc de notre part une vraie prise de conscience. Un prochain décret sur la performance énergétique est d'ailleurs prévu.

Au sujet du permis de lotir, je dirai qu'il suffit de regarder le rapport entre les logements individuels, les appartements et les permis de lotir. Les deux derniers l'emportent largement en nombre. Personnellement, je suis partisan du travail au pinceau, plutôt que du travail au couteau. Aujourd'hui, lorsqu'une personne possède un terrain, un géomètre arrive et la découpe de plus en plus car le propriétaire a envie d'en obtenir un nombre maximum de parcelles. C'est un travail au couteau et moi, je préférerais que l'on voie les choses différemment. Il est clair que sur plan, personne n'a envie d'acheter une maison mitoyenne. Par contre, une fois la maison réalisée, si la mitoyenneté est bien organisée, les gens reconnaissent que ce n'est pas si mal. Il est donc important que, pour les permis de lotir, des mesures de réforme soient prises afin de favoriser la mitoyenneté.

Pour le nombre d'hectares demandé par M. Stoffels, je vais vous donner les chiffres exacts. Il y a 3391 hectares pour les zones blanches non militaires, 9523 hectares de zones bleues et 31 hectares seulement de zones portuaires (puisque une partie de ces zones sont reprises en zones économiques). Précisons, puisque vous me le demandiez, que dans les zones blanches, rien n'empêche effectivement de faire des zones économiques.

Pour répondre à M. Dehu quant aux investissements publics qui devaient être traités en zone bleue, il y a effectivement d'autres formules possibles.

M. le Président. – Quelqu'un souhaite-t-il poser d'autres questions ?

M. Denis Mathen (MR). – N'y a-t-il pas une incohérence dans l'article 28 quant à la possible interprétation trop large qui peut être faite au sujet des conditions prévues ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La Convention de Florence a bien sûr été intégrée dans notre réflexion mais il est évident que c'est toujours très subjectif. Comment peut-on prétendre assurément que des éoliennes placées à tel ou tel endroit structureront ou non le paysage ? Même les images de synthèse utilisées pour les projections ne permettent pas réellement de se représenter exactement quelle allure prendra le paysage. Tout est question de topographie. Il est impossible de déterminer des distances précises valables dans toutes les circonstances. Prenons par exemple le projet MESA. Il était inimaginable d'installer des éoliennes

autour de Maredsous, ce qui aurait porté atteinte au patrimoine. Elles ont été installées plus loin et je constate qu'il n'y a d'ailleurs pas de recours.

M. Willy Borsus (MR). – Dans quelle mesure les périmètres réservés en surimpression sur le plan de secteur ont-ils retenu votre attention ? En effet, ces périmètres réservés figent souvent la situation alors que, souvent, ils ne représentent plus aucun besoin réel actuel.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – L'examen du projet RESA a déjà abordé ce problème dans un cas précis. Le gouvernement a alors adopté une révision du Code et le problème fut réglé. Il est vrai que plusieurs tracés existent dans les plans de secteur alors que ces travaux ne sont plus aujourd'hui envisagés. Cela a pour conséquence que le fonctionnaire délégué remet un avis défavorable afin de garantir un travail futur. Un travail interministériel a été lancé afin de permettre une révision du plan de secteur. Nous avons aussi une carte résultant du travail des deux ministères relevant tout ce qui peut être changé dans le plan de secteur.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Vous nous avez dit qu'il y avait une concertation avec le MET mais quel est le délai pour que ces mesures soient d'application ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est un élément qui doit être pris en compte par les 23 réformes de plan de secteur. Le SDER, qui est un document à valeur réglementaire, est la base de la révision du plan de secteur. Le SDER est la conséquence de deux éléments : une volonté de l'Europe mais aussi une possibilité de répondre au Conseil d'Etat qui interrogeait souvent le Gouvernement quant aux choix des zones économiques.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Je voudrais seulement une indication dans le temps.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cela fait partie des prochains décrets à venir. Parmi ceux-ci, il y a aussi le décret urbain, le permis de lotir, les sanctions, la captation des prévalues foncières... vous voyez, nous avons du travail d'ici le mois de juin.

EXAMEN DES ARTICLES

M. le Président. – Je propose de clore l'examen général du projet de décret et de commencer le vote article par article. Notons que cinq amendements ont été déposés.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Si on tient compte de l'amendement déposé par la majorité concernant le bureau de la commission, c'est-à-dire l'amendement n° 1 de MM. Lebrun, Grommes et Stoffels, je pense que les amendements n°s 1 et 2 déposés par l'opposition n'ont plus de raison d'être.

L'amendement n° 2 déposé par la majorité est intéressant puisqu'il permet d'assurer deux niveaux d'instance. L'autre amendement déposé par MM. Pirlot, Grommes et Stoffels, qui vise à supprimer le premier article, § 6, est utile également.

En résumé, je suis d'accord avec les trois amendements de la majorité et je tiens à souligner que ceux de l'opposition participent à la même dynamique mais n'ont plus de raison d'être si l'on tient compte des amendements de la majorité.

Mme Isabelle Lissens (MR). – Nous retirons nos amendements car ils s’inscrivent en effet dans le même ordre d’idée que ceux présentés par la majorité.

M. le Président. – Quelqu’un demande-t-il la parole sur ces différents amendements ?

M. Edmund Stoffels (PS). – Le résumé du Ministre nous convient parfaitement. De plus, nos justifications ont été transmises par écrit à l’ensemble de notre Commission. Je n’ai donc pas d’autres éléments à rajouter. Notre objectif était d’apporter plus de précisions au texte présenté.

VOTES

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et vous propose de passer au vote des articles.

ARTICLE 1^{er}

M. le Président. – A l’article 1^{er}, un amendement n°1 (Doc. 208 (2004-2005) - N° 3) a été déposé par M. Lebrun et Consorts.

L’amendement n°1 est adopté à l’unanimité des Membres présents.

L’article 1^{er} tel qu’amendé est adopté par 8 voix pour et 4 abstentions.

ARTICLES 2 À 4

M. le Président. – Les articles 2 à 4 sont adoptés par 8 voix et 4 abstentions.

ARTICLE 5

M. le Président. – A l’article 5, un amendement n° 2 (Doc. 208 (2004-2005) - N° 3) a été déposé par M. Lebrun et Consorts.

L’amendement n° 2 est adopté à l’unanimité des Membres présents.

L’article 5 tel qu’amendé est adopté par 8 voix pour et 4 voix contre.

VOTE SUR L’ENSEMBLE DU PROJET DE DÉCRET

M. le Président. – L’ensemble du projet de décret tel qu’amendé est adopté par 7 voix pour et 4 abstentions.

CONFIANCE AU RAPPORTEUR

M. le Président. – La confiance a été accordée au Rapporteur pour l’élaboration du rapport.

QUESTIONS ORALES

LE PROJET DE PRIVATISATION DES SERVICES DE L'INSPECTION ET DE LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

M. Bernard Wesphael (Écolo). – À l'instar de tous les membres de cette Assemblée, j'ai reçu récemment un courrier de la CGSP et plus précisément de la régionale de Charleroi qui s'inquiète de rumeurs persistantes parmi le personnel du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports occupés sur les aéroports wallons. Les membres du personnel s'inquiètent par rapport à une privatisation des services de l'inspection aéroportuaire et de la sûreté aéroportuaire. Une série d'indices semblent étayer ces craintes.

Je souhaite connaître les objectifs réels du Gouvernement en la matière.

Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je pourrais renvoyer M. Wesphael à la réponse que j'ai précédemment adressée à M. Boucher car leurs questions portaient exactement sur le même objet. Cependant, j'estime que chaque parlementaire a le droit à la même information, c'est pourquoi je lui répondrai personnellement.

Mon action s'inscrit dans la droite ligne du Gouvernement précédent. En effet, en octobre 2001, mon prédécesseur a commandé une étude ayant pour objectif de positionner les aéroports et de définir le mode de gestion le plus opérationnel possible. Les auteurs de cette étude ont ainsi vivement recommandé une unicité de gestion en la matière.

Le Gouvernement précédent m'a donc laissé la conclusion de cette étude et vu les remous provoqués par celle-ci, j'ai décidé de la faire valider en la complétant par une analyse supplémentaire.

À ce stade, je répète qu'aucune option n'a encore été arrêtée et j'attends cette étude de validation avant de prendre une quelconque décision. Je vous rappelle qu'il s'agit de la sécurité des passagers et que nous ne pouvons prendre aucun risque en la matière.

Je ne manquerai pas de vous informer des résultats de cette étude complémentaire.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

L'OPÉRATION BUS GRATUIT

M. Jean-Luc Crucke (MR). – J'ai eu vent de votre bonne idée d'offrir un abonnement TEC à tous les Wallons qui décideraient de renoncer à leur voiture. Cette idée n'est pas neuve car en 2002 déjà, la société De Lijn lançait une opération similaire. 31.640 plaques auraient été ainsi restituées en trois ans. Il semble donc qu'il s'agisse d'une formule qui fonctionne bien.

Une procédure similaire serait actuellement en l'étude en Wallonie. J'ai entendu dire que vous feriez étudier la chose par votre Administration, mais qu'aucun accord de Gouvernement n'était encore survenu.

Pour ma part, j'aimerais savoir si cette étude va durer encore longtemps. Puisque nous pouvons disposer d'une comparaison avec la Flandre, il me semble inutile de se lancer dans des études trop approfondies. J'aimerais donc connaître votre timing en la matière.

Par rapport à l'expérience de De Lijn, connaissez-vous le profil des ménages qui ont décidé d'entrer dans ce système ?

Je suppose que ce sont essentiellement les villes qui sont ciblées par cette campagne, mais qu'en est-il des communes rurales ? Dans certaines communes, il faut bien reconnaître que le transport public fait cruellement défaut.

Cette opération reste cependant une bonne initiative, mais il faudrait veiller à ce qu'elle ne soit pas limitée qu'à certaines catégories de personnes. La Wallonie est une région très rurale et nous devons tenir compte de cette spécificité. Si vous désirez qu'il y ait moins de voitures privées, nous devons améliorer le transport public.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie M. Crucke pour l'intérêt qu'il porte à cette opération. Il est vrai qu'en la matière, je me suis inspiré du modèle flamand et je ne le cache pas. Mon objectif est de décongestionner nos villes et de permettre d'accéder plus facilement à des places de parking.

Cette opération a aussi pour objectif de diminuer la production de CO₂ car 23 % de la production en gaz à effet de serre provient du transport. Il ne faut pas oublier cette réalité.

Il ne faut pas non plus cacher qu'il y a derrière cette volonté une opération à caractère commercial avec l'objectif d'attirer une nouvelle clientèle.

Selon les statistiques obtenues par la société De Lijn, les bénéficiaires de cet abonnement gratuit se répartissent de la manière suivante : les moins de 25 ans représentent 21 % de cette nouvelle clientèle, les 25-60 ans, 67 % et les plus de 60 ans, 12 %.

Je tiens aussi à préciser que le nombre de familles qui ont échangé leur seul véhicule contre cet abonnement est de 14 %.

En ce qui concerne la différence entre les zones rurales et les zones urbaines, vous devez savoir que la Flandre n'a pas la même acceptation de ce qui peut être considéré comme une zone rurale. Nous ne disposons donc pas de statistiques précises en la matière.

Je tiens aussi à ajouter que sur les 30.000 personnes ayant rapporté leur plaque, seules 800 ont changé d'avis.

Je vous rappelle que la Flandre ne dispose pas du même mécanisme de financement de transport public. Contrairement à ce qui se passe en Wallonie, les villes et communes participent activement au financement de la société De Lijn. Cette différence de financement explique aussi la différence d'offre entre nos deux sociétés.

Ce projet est partagé par l'ensemble du Gouvernement et il fera partie intégrante du contrat de gestion.

Toutefois, et toujours en comparaison avec l'expérience flamande, le succès de cette opération ne sera garanti que si l'on agit en étroite collaboration avec la DIV. Un échange d'informations sera absolument nécessaire pour que les usagers ne profitent pas à la fois d'une voiture et de leur abonnement.

Pour ce qui est des délais, mon objectif est de conduire cette opération pour le 1^{er} janvier de l'année prochaine.

Par rapport à la politique tarifaire, j'avoue que je n'apprécie pas le principe de gratuité générale car l'ensemble des coûts devrait alors être supporté par notre Région.

En outre, le prochain contrat de gestion prévoira que la SRWT et les TEC seront désormais responsables de l'ensemble de la mobilité en Wallonie. Cela permettra une plus grande collaboration entre les différents types de transport.

Enfin, par rapport aux finances des TEC, vous devez savoir qu'il s'agit d'un des deux seuls organismes qui, en Wallonie, profitent de l'inflation +1. On constate en outre une augmentation du nombre de passagers d'année en année et vous n'ignorez sans doute pas que le système de vignette prévu par mon Collègue Michel Daerden rapportera un financement non négligeable aux TEC.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse, ainsi que pour les statistiques précises qu'il nous a apportées. Cependant, je reconnais, comme vous, que la Flandre présente un paysage bien plus urbain que la Wallonie.

Quoi qu'il en soit, il faudra veiller à éviter toute forme d'abus par rapport à ce système car cela risquerait de nuire à une opération qui m'apparaît comme bénéfique.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En ce qui concerne la différence entre les zones urbaines et rurales, nous nous devons de rester réalistes. On ne peut pas avoir à la fois les avantages de la ville et ceux de la campagne.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Je partage ce constat, mais nous ne devons pas nous en tenir à cela. Il faut reconnaître que certaines personnes ont des difficultés à trouver un travail du seul fait qu'elles vivent en zone rurale et cela n'est pas normal.

L'AUGMENTATION DES TARIFS POUR LE TRANSPORT DES ENFANTS VERS LES PISCINES PAR LE TEC HAINAUT

M. Jean-Luc Crucke (MR). – En Hainaut occidental, une vingtaine d'établissements scolaires ont eu la désagréable surprise de constater une augmentation du prix du transport vers les piscines. Le prix a ainsi doublé passant de 30 euros à 62 euros.

La justification des TEC, qui me paraît difficilement acceptable, est son obligation de rentabiliser ses services. Je m'étonne d'entendre de tels propos quand on connaît la composition de son Conseil d'administration.

Vous conviendrez avec moi qu'au niveau de l'attractivité commerciale, une telle attitude ne peut que nuire aux transports publics.

En outre, je constate que cette mesure concerne essentiellement l'enseignement libre. Pour ma part, je pense qu'il est essentiel de défendre un principe d'égalité de traitement entre les différents réseaux.

Je déplore aussi les méthodes utilisées. Il semble que le courrier envoyé aux directions soit très peu clair et cela a créé une certaine confusion.

J'ai donc envie de faire appel à votre sens de l'équité afin que vous puissiez rappeler aux TEC leurs obligations en la matière.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les TEC exploitent différentes catégories de services. D'une part, des lignes régulières d'autobus et d'autre part, des lignes spécialisées dans le transport vers les piscines ou les soins de santé, par exemple.

Pour ce qui est du transport public, le TEC bénéficie d'une subvention régionale et les tarifs appliqués sont fixés par la Région.

Pour les lignes spécialisées, la situation est tout autre. Il s'agit d'un transport pris en charge dans le cadre d'une démarche strictement commerciale. De tels services ne peuvent être effectués à perte.

En ce qui concerne la situation du TEC Hainaut, vous savez que les recettes représentent moins de 30 % des coûts du service. En 1999, le TEC Hainaut se trouvait face à un déficit annuel de 3,5 millions d'euros et ce n'est que depuis peu que l'équilibre budgétaire a été retrouvé.

Plus fondamentalement, je pense que votre question concerne surtout la gratuité de l'enseignement. À ce propos, je vous rappelle que la gratuité est de mise à certaines exceptions près, comme le transport vers les piscines par exemple. Il s'agit néanmoins d'un vrai problème, mais qui se situe au niveau de la Communauté française. Les TEC sont un prestataire de services comme un autre qui se doit d'enregistrer certains bénéficiaires.

Je regrette vivement que la rédaction des documents n'ait pas été beaucoup plus claire en la matière.

Je vous signale par ailleurs qu'un nouveau directeur général de la communication vient d'être élu et j'espère que de telles situations ne se reproduiront plus.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je suis en effet conscient que les lignes spécialisées tombent sous le coût d'une certaine autonomie de gestion, mais je regrette vivement que les TEC n'aient pas eu plus de doigté dans leurs communications.

(M. Dimitri Fourny, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel à 17 heures 23 minutes.)

LE CAHIER DES CHARGES URBANISTIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

M. Willy Borsus (MR). – Récemment, j'ai lu un article particulièrement élogieux concernant le cahier des charges urbanistiques et environnementales. Cet article mettait en avant une démarche de qualité qui prenait en compte des aspects d'intégration et de développement durable. Il mettait en exergue les aspects environnementaux, urbanistiques et architecturaux d'une telle démarche.

Il est incontestable que votre Administration se présente comme une grande défenderesse d'une mesure que vous avez pourtant vous-même abrogée. Aussi, ma question est la suivante : avez-vous perçu dans les contacts avec votre Administration cette nostalgie qui transparaît à la lecture de cet article ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cette revue, *Le Ré-actif* a en effet fait les louanges du cahier des charges urbanistiques et environnementales. Il s'agit d'un magazine relativement bien fait, mais qui porte avant tout sur l'énergie. Tout d'abord, je tiens à saluer la liberté de ton de ce fonctionnaire qui n'a en aucun cas tenu compte de l'avis du Gouvernement en la matière. L'auteur de ce texte a tout à fait le droit d'éprouver une certaine nostalgie en la matière. Toutefois, il commet une erreur quand il parle de 25.000 hectares disponibles précédemment. Je pense qu'il y a une certaine confusion. En effet, il fait ici référence aux 34 ZAE décidées par le Gouvernement précédent.

Ceci dit, rien n'empêche que l'on puisse imposer un cahier des charges urbanistiques. Par contre, je crois que le prévoir automatiquement partout n'est pas une nécessité. La préoccupation environnementale subsiste mais elle n'est plus traitée en amont, mais en aval.

Comme vous, M. Borsus, j'ai été surpris par l'erreur que vous avez relevée dans cette publication.

M. Willy Borsus (MR). – Cela, mis à part, cette publication est fort bien faite, je voulais surtout faire bénéficier l'ensemble des Commissaires de ce témoignage.

(M. Borsus, Président, prend place au fauteuil présidentiel à 17 heures 33 minutes.)

M. le Président. – M. Di Antonio a demandé la transformation en question écrite de sa question concernant la prise en compte du secteur du transport aérien dans le système européen d'échange de droits d'émissions de CO₂.

M. Ficherouille a demandé le report de sa question concernant les perspectives du transport de fret par rail en Wallonie.

L'ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET D'EUROCAPRAIL

LE RESPECT DU PROGRAMME DES INVESTISSEMENTS DE LA SNCB EN WALLONIE

M. Dimitri Fourny (cdH). – Si M. le Président me le permet, je poserai ma question mais également celle, sur le même sujet, de M. Lebrun qui a dû s'absenter.

Alors que le projet Eurocaprail avait été retenu parmi les projets d'infrastructure ferroviaire prioritaires dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport, les conclusions récentes du bureau d'étude Stratec se prononcent pour une non-réalisation du projet.

Eurocaprail, c'est la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse de 300 km/heure entre Ciney et Libramont avec un gain de temps de parcours de 20 minutes à ajouter à un deuxième gain de temps supplémentaire de 15 minutes grâce à des travaux d'extension de capacité de la ligne. Les travaux porteraient également sur la construction d'une troisième voie entre Ottignies et Namur.

Lors de la remise du dossier à la Commission européenne, l'évaluation socio-économique et la rentabilité du projet prévoyaient des recettes non négligeables avec une augmentation par deux du nombre de voyageurs.

Une autre étude nous apprend que les partenariats public-privé destinés à aider la SNCB confrontée à des difficultés financières sembleraient ne plus convenir. Or, actuellement, cinq projets sont concernés par le PPP, parmi lesquels la modernisation de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg.

Monsieur le Ministre, que pensez-vous des conclusions de l'étude Stratec qui semblent étouffer dans l'œuf un projet qui avait cependant reçu l'assentiment des autorités européennes ?

Comment allez-vous réagir pour défendre l'avenir du rail wallon et, en particulier, l'offre d'un meilleur service à la clientèle lié, en outre, à des retombées financières pour notre Région ?

Mis en avant par le Gouvernement fédéral et les dirigeants du rail belge pour soulager la SNCB qui doit faire face à des difficultés financières, le système des partenariats public-privé (les fameux PPP) semble aujourd'hui être dépassé. Une étude récente considère même le système des PPP inadapté au secteur du rail. Celui-ci prévoit une collaboration entre le gestionnaire d'infrastructure, Infrabel et un partenaire financier en vue de la réalisation de projets d'envergure.

Il transfère divers risques au partenaire financier. Mais celui-ci doit normalement en assurer sa rentabilité en percevant des redevances de la part d'Infrabel pour l'utilisation de l'infrastructure, avec la garantie de l'État fédéral. Actuellement, cinq projets sont concernés par le PPP. Il s'agit du diablo de et vers l'aéroport de Bruxelles, de la modernisation de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg, du développement d'infrastructures au port de Zeebrugge, de la construction du tunnel du Liefkenshoek sous l'Escaut à Anvers et des investissements au port de Bruxelles.

Environ 6 % (309 millions d'euros) du budget d'investissement 2005-2007 sont normalement prévus pour le financement des projets de partenariat public-privé. Mis à part le diablo, les autres projets ne sembleraient pas convenir pour les PPP. Pour en avoir la certitude, il faudra attendre les résultats définitifs de l'étude commandée par la SNCB.

Si le principe des PPP est définitivement abandonné, il faudra trouver un autre mode de financement pour les projets dont la réalisation était acquise. Quelles seront, dès lors, Monsieur le Ministre, les autres alternatives qui permettront de contribuer au financement de la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg et au développement économique de toute une région ?

Infrabel aurait reporté certains investissements (l'électrification de la L24) et ralenti d'autres projets (les ponts de la ligne Charleroi-Erquelines, l'aménagement des lignes 130 et 147 et du raccordement de Garocentre).

La modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg serait aussi retardée de même que le projet de la gare de Gosselies, du parking de Louvain-la-Neuve et de la réalisation du RER.

Monsieur le Vice-Président peut-il nous informer des actions qu'il compte entreprendre pour faire respecter le programme des investissements de la SNCB en Wallonie ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cette question me permet de faire le point sur le financement de la SNCB.

Il faut tout d'abord distinguer Eurocaprail des autres projets. Il s'agit d'un projet prioritaire pour la Région wallonne et pour la Commission européenne. Le groupe SNCB a commandé au bureau Stratec une étude visant à évaluer l'impact sur la fréquentation des nouvelles infrastructures ferroviaires planifiées ou envisagées. Cette étude est maintenant terminée mais ses conclusions sont encore en cours de validation.

Ce qui me paraît curieux, c'est que les résultats actuels seraient défavorables à la concrétisation du projet. Il est évident que les hypothèses de départ peuvent influencer de façon considérable les évaluations du trafic et des recettes supplémentaires attendus par la réalisation des infrastructures ferroviaires. Il est d'ailleurs étonnant de constater que les résultats Stratec ne coïncident pas du tout avec les prévisions de trafic escomptées dans le document officiel Eurocaprail présenté à la Commission européenne.

Quant à la problématique des partenariats public-privé (PPP), en décembre 2004, le Gouvernement wallon ayant pris position, nous avons défendu le plan wallon d'investissement. Nous avons eu une grosse discussion au sujet de PPP. La demande wallonne consistait à la modernisation de la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg, l'obtention des 26 millions d'euros pour le Park and Ride (qui devait s'intégrer à la modernisation de la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg) et enfin, la première étape de la gare de Gosselies.

Nous avons constaté que, dans les PPP, le diablo s'est concrétisé et que le Liefkenshoek pouvait être prêt aussi. Par contre, selon la version de M. Van de Lanotte, les projets de Zeebrugge, de Gosselies et du Park and Ride ne seraient pas acceptables en termes de risques partagés. Cette situation est intenable pour les Wallons. J'ai d'ailleurs dit au Gouvernement qu'il était intolérable que le Gouvernement fédéral oublie ainsi la Wallonie. Le 29 septembre dernier, dans une note, le Gouvernement wallon a clairement condamné le procédé du Gouvernement fédéral. Nous avons indiqué notre première position, c'est-à-dire le fait que nous pourrions revenir à ce que le Gouvernement précédent avait tout d'abord retenu, à savoir un préfinancement. Ainsi, le Gouvernement fédéral paierait et la Région verserait la somme sur les premiers intérêts en attendant le financement du Fédéral.

La deuxième position du Gouvernement wallon était de faire remarquer au Fédéral qu'il n'était pas juste de retirer 34 millions d'euros de terrains alors que la Région wallonne était venue à son aide.

Un autre élément qui pourrait entrer en ligne de jeu, c'est le fait qu'Infrabel n'est plus concerné par le périmètre 7-95. Cela signifie qu'Infrabel pourrait réemprunter mais, après une conversation entre MM. Lallemand et Van de Lanotte, cette solution a été jugée inadaptée.

M. Van de Lanotte a aussi évoqué le FIF, mais cette solution ne s'est pas révélée intéressante.

J'ai défendu nos revendications ce vendredi devant le comité de concertation. M. Van de Lanotte a dit qu'il était d'accord et qu'il reprenait les 34 millions. Il reste à trouver un véhicule. Des propositions ont été faites. Cet après-midi, des spécialistes des deux Régions cherchent un véhicule non comptabilisé capable d'endosser l'emprunt. L'Intercabinet a lieu en ce moment et le comité de concertation aura lieu demain matin à 8 heures.

À côté de cela, nous avons des difficultés avec le RER. Seule la Wallonie a déjà donné son accord, mais en ce qui concerne Bruxelles et la Flandre, les démarches sont beaucoup plus lentes.

Enfin, une commande de nouveaux véhicules était prévue pour le RER, mais il semble que l'on se dirigerait plutôt vers un *relifing* d'anciennes voitures pour des raisons financières.

Pour conclure, je dirais que nous sommes très déterminés et que – et cela joue en notre faveur – M. Van de Lanotte est pressé par son calendrier car il aimerait terminer tout cela avant de rejoindre la présidence du SPa.

M. Dimitri Fourny (cdH). – Je vous remercie pour la détermination que vous affirmez dans ce dossier très difficile et pour lequel il faut éviter de tomber dans l'écueil de la régionalisation. J'espère que la pression du Gouvernement wallon sera intense jusqu'au 15 décembre. Je reviendrai spontanément à vous en espérant que les nouvelles soient alors bonnes.

M. le Président. – Je propose de joindre tout à l'heure mes deux questions et d'écouter maintenant Mme Dethier-Neumann.

LES ÉOLIENNES AUX «TROIS CHEMINÉES» À DALHEM

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Un projet de parc d'éoliennes d'une puissance totale de 10 MW a fait son chemin et se trouve à l'heure actuelle sur votre table.

En effet, ce projet de 11 millions d'euros permettra de produire de l'électricité pour 10.000 habitants, soit l'équivalent de la population de Dalhem et Aubel.

Ces éoliennes vont être construites sur une ligne de crête comprise entre la «vallée Sud», site classé, et deux zones Natura 2000.

Le permis unique a été délivré par un collègue échevinal divisé en dépit de l'avis négatif du fonctionnaire délégué de la Commission régionale d'Aménagement du Territoire (CRAT), de la Direction générale des ressources naturelles et de l'environnement, sans tenir compte non plus d'une pétition qui a recueilli plus de 55 signatures d'opposants.

J'ai fait le relevé des avis favorables et défavorables et il est vrai que le problème est difficile.

Mes questions iront droit au but: comment comptez-vous travailler pour poser votre choix? Quelles sont les priorités face à ce cas précis et face à un enjeu important qu'est l'éolien pour la Wallonie?

Quel délai avez-vous?

Comment éviter que des mouvements citoyens soient obligés de se former pour se faire entendre?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Quel est votre avis?

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – J'ai vu des cas d'implantations très différents. J'attends votre réponse en tant que Ministre.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour chaque cas, nous réagissons aux projets en tenant compte des remarques des citoyens, des agriculteurs, des communes, etc. mais il est impossible de fixer une seule règle. Il faut à chaque fois procéder à un examen au cas par cas.

Quant au traitement de manière plus générale des dossiers de permis sur les éoliennes, différents instruments rentrent en ligne de compte. Sans vouloir être exhaustif, mes choix sont tout d'abord orientés par le CWATUP et le décret du 11 mars 1999 relatif aux permis d'environnement. Je dois aussi tenir compte de la convention de Florence et mes décisions sont habituellement en phase avec des documents à valeur indicative tels que «la cartographie du champ des contraintes paysagères et environnementales» établie par l'équipe du Professeur Feltz.

En plus de ces documents, je tiens compte des avis du citoyen qui se manifeste généralement plutôt pour marquer son désaccord que son accord. Cela est compréhensible mais j'ai toutefois remarqué que plus les éoliennes sont connues, plus facilement elles sont acceptées. Ne sont contre que ceux qui ne les connaissent pas.

Ma décision est toutefois imminente puisque la date ultime est fixée au 13 octobre. Quoi qu'on en dise, je suis très sensible au développement éolien. Nous portons certes attention aux avis négatifs et, à l'analyse, certains dossiers ne peuvent être accueillis favorablement.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Si je puis me permettre, je vais résumer votre réponse. Vous n'avez pas encore statué sur le dossier. Est-il envisageable de repousser votre réponse et d'étudier une variante du projet? Vous avez également dit que plus les gens connaissent les éoliennes, plus ils peuvent les apprécier. Pourriez-vous alors me dire comment éviter au maximum que les citoyens se rassemblent, généralement sous forme de pétitions, pour s'opposer à la construction d'éoliennes?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Est-ce que ma décision sera critiquée? Oui. Toute décision est toujours critiquée.

Peut-on négocier le permis? Non. Je ne peux que choisir entre «oui» et «non» au projet tel qu'il m'est proposé.

Peut-on prendre des mesures? Oui. Je pense que la commune peut jouer un rôle essentiel d'information. Le plus simple est sans doute de payer des autocars et d'aller voir avec les citoyens des éoliennes. C'est ce que nous avons fait dans ma commune. Par contre, croire que l'on peut convaincre tout le monde, c'est une illusion.

(Mme Defalque, prend place au fauteuil présidentiel à 18 heures 4 minutes.)

L'AÉRODROME DE CERFONTAINE

M. Willy Borsus (MR). – Je voudrais vous reparler du dossier de l'aérodrome de Cerfontaine. Dans un premier temps, vous aviez déclaré que plus un euro ne serait dépensé pour cet aérodrome. Par la suite, vous avez nuancé votre réponse en disant qu'il fallait peut-être réfléchir à d'autres pistes. Quelles sont aujourd'hui les conclusions de vos travaux d'analyse?

Je me veux porteur d'un certain nombre de propositions concrètes. Cet aérodrome est dans une région où les chiffres du chômage sont au-dessus de la moyenne régionale. Je propose d'aller de l'avant et d'explorer d'autres pistes, d'autant plus que l'aérodrome devrait faire partie des zones franches. Une piste en dur serait nécessaire car celle en place actuellement n'est pas aux bonnes dimensions, mais, aménagée, elle pourrait accueillir des vols d'un autre type. Si l'on ajoute de l'événementiel, l'aérodrome pourrait attirer des visiteurs. On pourrait doter Cerfontaine d'activités qui, en complément de la piste, pourraient constituer une véritable attraction vers ce lieu.

Je pense aussi qu'il faut tenter de sortir du conflit avec l'IMER. Il faut tirer un trait, rebondir et solder la réflexion du passé. J'appelle de mes vœux un sursaut concernant l'aérodrome de Cerfontaine. Celui-ci, à proximité du Lac de l'Eau d'Heure, renferme un potentiel intéressant. Le plaidoyer que je fais aujourd'hui est tourné vers l'avenir même si, je le sais, ce dossier n'est pas facile.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le 7 juillet dernier, le Gouvernement wallon a pris acte de la décision de l'assemblée générale extraordinaire de la SOGELAC du 5 juillet. Celle-ci a décidé de la mise en liquidation de la société en charge de la gestion de l'aérodrome public de Cerfontaine, filiale à 100 % de la SOWAER.

Divers efforts ont été réalisés ces derniers mois à mon initiative. Mais avant cela, nous ne pouvions pas exploiter cet aérodrome suite à un contentieux opposant la SOWAER et la SOGELAC à un investisseur privé attiré sur le site par mon prédécesseur, M. Kubla. Concrètement, nous avons obtenu une autorisation fédérale d'établissement par la Région, nous avons détaché des agents du MET, nous avons remis en état l'infrastructure, créé une synergie avec le département du tourisme en vue d'optimiser l'aérodrome dans ses aspects touristiques et sportifs, et enfin, nous avons mis à disposition des agents PTP. On ne peut pas dire que cet aérodrome ait été négligé.

Cependant, l'imbroglio juridique antérieur a rejailli sur la situation comptable de la SOGELAC qui faisait apparaître des pertes reportées supérieures à la moitié du capital social, de telle sorte que la société de gestion est tombée sous le champ de l'application de l'article 633 de Code des sociétés.

Cette liquidation devenait donc inéluctable étant donné le comportement discutable de son exploitant qui accusait de nombreux retards dans le paiement de ses loyers. Celui-ci était loin de se présenter comme un partenaire fiable en la matière.

De plus, nous nous trouvions dans une situation où il était impossible de récupérer l'usage même de l'aérodrome, son occupant refusant de quitter les lieux.

La justice de paix rendra sa décision, en la matière, ce 19 octobre. Selon cette décision, le Gouvernement sera alors chargé de gérer l'aérodrome.

Cependant, vous devez savoir que le Plan stratégique de la SOGELAC prévoit une non-viabilité financière de la société. Et toutes les études arrivent à ce constat.

Aujourd'hui, si nous voulons poursuivre l'exploitation, de nombreux investissements seront nécessaires dont l'aménagement de deux nouveaux hangars. Est-il raisonnable pour notre Gouvernement d'investir dans ce dossier alors que toutes les études concluent à la non-viabilité du site ?

Le CA de la SOWAER a ainsi proposé ce 26 septembre de lancer un appel à projet à travers la presse nationale ou spécialisée afin de réaffecter cet aérodrome que ce soit à un projet touristique, urbanistique ou économique. Toutes les possibilités seront étudiées pour rentabiliser au mieux ce site.

Les critères de sélection seront les suivants : la capacité financière du candidat et la crédibilité de son plan d'affaire. Les personnes responsables de la sélection seront la SOWAER et les autorités locales.

M. Willy Borsus (MR). – Je tiens à vous signaler qu’il s’agit de zones agricoles.

M. Michel Lebrun (cdH). – Il s’agit de zones blanches, je suis formel.

M. Willy Borsus (MR). – Si je comprends bien vos propos, un appel à projet va donc être bientôt lancé. Quelles sont les conditions offertes par les pouvoirs publics en la matière ? Quelle sera la portée exacte de leur engagement ? Se contenteront-ils d’accueillir ces activités sur un vaste espace ou y aura-t-il un engagement plus poussé ? Où en sommes-nous en termes de réflexion en la matière ?

Pourriez-vous nous préciser ce que les pouvoirs publics mettent sur la table en la matière ? Vont-ils apporter quelque chose en matière d’investissements ? Quelle est votre approche ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ce dossier présente de nombreux atouts et contraintes notamment sur le plan juridique et urbanistique. Pour nous, ce n’est plus la SOWAER ou le département aéroportuaire qui doivent intervenir en la matière. Et il n’est plus envisageable pour un acteur public d’intervenir sans un projet efficient et rentable.

Bien entendu, les futurs exploitants de ce site pourront bénéficier des différents avantages proposés dans notre arsenal juridique habituel, par exemple, en matière de ZAE.

Quoi qu’il en soit, il faudra un projet qui tienne la route avec une perspective de rentabilité réelle.

M. Willy Borsus (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

LES CONSEILLERS EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

M. Willy Borsus (MR). – J’aimerais, M. le Ministre, que vous nous dressiez un bilan rapide en la matière et que vous nous fournissiez de plus amples informations concernant la pérennisation des conseillers en aménagement du territoire.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – L’arrêté d’exécution de l’article 12, 6° du CWATUP relatif aux conseillers communaux en Aménagement du territoire a pris un peu de retard et cela est indépendant de ma volonté.

Quoi qu’il en soit, cela ne nous a pas empêchés d’augmenter les crédits en la matière afin de rencontrer au mieux les attentes des communes.

Cependant, j’aimerais attirer votre attention sur le fait qu’à ce jour, certaines communes présentent quelques défauts étant donné qu’elles n’ont pas encore rentré leurs justificatifs en la matière. Et à l’heure actuelle, nous ignorons encore comment nous pourrions résoudre cette situation.

De plus, l’on constate que sur la centaine de conseillers engagés, plus d’un tiers sont en fait des secrétaires communaux, ce qui pose un véritable problème. En effet, je vous rappelle que l’objectif de ce décret était bien d’apporter un supplément utile.

Pour ce qui est du taux de financement différent pour les communes décentralisées, je ne pense pas que la distinction faite à ce sujet soit particulièrement pertinente et je pense que nous devons travailler sur ce sujet.

En outre, je crois qu’il est indispensable que nous exigions chez ces conseillers un effort de formation. Effectivement, le CWATUP évolue sans arrêt et il serait bénéfique d’organiser des formations

continues en la matière. Une approche pluridisciplinaire pourrait aussi être particulièrement bénéfique pour le grand public qui appréciera de trouver une information à un seul endroit.

Pour conclure, s'il est vrai que nous accusons un petit retard, je tiens à vous assurer que celui-ci n'entraîne aucun préjudice pour les communes qui ont de toute façon déjà reçu leurs crédits.

M. Willy Borsus (MR). – Comme vous, j'estime que tout ce qui peut améliorer la qualité de leur formation est le bienvenu.

Pour ce qui est du complément additionnel, je pense qu'il faut veiller à ne pas pénaliser les communes qui ont fait un effort supplémentaire et anticipatif en la matière.

Par rapport aux communes qui connaissent certaines difficultés, il ne faut pas non plus négliger la majorité des communes qui ont réalisé des progrès importants dans ce domaine et qui ont montré une très bonne volonté pour faire avancer les choses. Cependant, je déplore que des secrétaires communaux aient été nommés à ce poste. Cela est en totale contradiction avec l'objectif de ce décret.

Par rapport à la distinction opérée entre les communes décentralisées et les autres, je pense tout comme vous qu'elle n'a pas lieu d'être.

Enfin, en ce qui concerne le rôle de ces conseillers, s'il est que la pluridisciplinarité est un plus, il ne faut pas non plus les surcharger de compétences, ce qui à terme pourrait nuire à la qualité de leur travail.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Comme vous, je pense que certaines communes ont montré une réelle volonté d'avancer en la matière. Je tiens d'ailleurs à souligner des initiatives intéressantes comme la création de la Maison des Architectes qui se présente comme un lieu très utile et intéressant.

Je constate avec joie que l'aménagement du territoire suscite de plus en plus un vif intérêt que ce soit auprès des professionnels ou du grand public.

(M. Borsus, Président, prend place au fauteuil présidentiel à 18 heures 9 minutes.)

LE RETRAIT DU PERMIS D'URBANISME RELATIF À L'ALLONGEMENT DE LA PISTE DE L'AÉRO-PORT DE BIERSET

M. Michel de Lamotte (cdH). – Voici quelques jours, la presse s'est fait l'écho de votre décision de retirer le permis d'urbanisme délivré le 9 juillet 2004 par votre prédécesseur concernant l'allongement de la piste principale de l'aéroport de Bierset.

Votre décision intervient dans des circonstances particulières. En effet, le permis a fait l'objet d'un recours en annulation au Conseil d'État introduit par le Gouvernement flamand. Ce retrait d'acte intervient, comme la loi vous y autorise, avant la clôture des débats au Conseil d'État, à la suite du rapport de l'auditeur qui semble accueillir favorablement ce recours.

De façon étonnante, il ressort de ce recours que M. Foret avait omis de consulter les communes flamandes toutes proches. De surcroît, il aurait même omis de répondre aux sollicitations qui lui avaient été adressées par ces mêmes communes à plusieurs reprises.

Dès votre entrée en fonction, vous avez été amené à rencontrer certains bourgmestres des communes flamandes voisines qui, comme ils l'ont encore rappelé récemment, ne s'opposent pas au développement de Bierset en tant que tel, mais souhaitent à tout le moins que leurs remarques puissent être entendues.

M. le Ministre, vous avez, semble-t-il pris toutes les mesures pour réparer cette absence de consultation et faire en sorte que la demande de permis puisse être instruite correctement et le permis délivrée en bonne et due forme.

Comme vous le savez, la concrétisation de ce projet est particulièrement importante pour le développement de la SAB et chaque retard pris dans ce dossier risque d'être à l'origine de préjudices économiques voire sociaux pour l'aéroport et la région qui l'entoure. Pouvez-vous nous rassurer sur ce point ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le Gouvernement se doit de remplir deux objectifs : soutenir le développement économique de l'aéroport, qui présente une source d'emplois non négligeable et accélérer l'insonorisation des habitations riveraines.

Il s'agit d'enjeux économiques et environnementaux primordiaux.

Il existe donc un permis d'urbanisme qui prévoit un allongement de la piste de l'aéroport de Bier-set de 413 mètres afin de permettre le développement international de l'aéroport.

Cependant, il semblerait que, dans ce dossier, mon prédécesseur ait négligé de concerter les communes flamandes ainsi que la Région flamande, ce qui pose évidemment quelques problèmes.

Il semblerait que malgré plusieurs courriers à destination du cabinet de M. Foret, aucune consultation ne fut envisagée. Il s'agit d'une faute de procédure importante et cela nous a obligé à retirer le permis d'urbanisme précédemment accordé. Il s'agissait de la seule solution envisageable.

Les communes flamandes ayant souhaité être tenues au courant de l'évolution du dossier, une procédure de consultation vient d'être lancée. Sur les sept communes concernées, seules deux d'entre elles se sont à ce jour montrées intéressées. Le désir d'information était donc très localisé, comme vous pouvez le constater. Le climat de concertation est d'ailleurs excellent.

Cependant, il ne faut pas négliger l'épuration des eaux de la commune de Awans. Tant que cette problématique ne sera pas réglée, aucun permis ne pourra être délivré. Il est temps que chacun prenne ses responsabilités et que l'on dégage les moyens nécessaires à la réalisation de ces travaux.

Enfin, en ce qui concerne la problématique de l'indépendance de l'auteur de l'étude d'incidence, je ne me donne pas le droit de porter un jugement mais nous resterons attentifs à cette problématique.

Je peux vous assurer que je serais très vigilant quant à l'évolution de ce dossier.

M. Michel de Lamotte (cdH). – La résolution de ces différents problèmes risque de prendre un certain temps, qu'en est-il en termes de délai ? Où en est-on aujourd'hui ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La délivrance du permis se fera dans les plus brefs délais. Il faut néanmoins que le problème de la commune d'Awans soit résolu avant que nous puissions avancer plus en avant. Ces travaux d'épuration sont primordiaux.

LA NOMINATION DU FONCTIONNAIRE DÉLÉGUÉ GERMANOPHONE

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Récemment, le Gouvernement wallon a décidé que désormais, un fonctionnaire délégué spécifique à la Communauté germanophone serait désigné.

J'ai un grand intérêt pour ce fonctionnaire délégué car je pense que sa tâche sera particulièrement lourde à porter. J'aimerais vous interroger sur la manière dont celui-ci sera désigné.

Selon moi, pour remplir sa tâche de la manière la plus efficace possible, il se devra d'être à la fois proche des réalités du terrain tout en conservant sa neutralité. Sa tâche ne sera pas aisée.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il est bien évident que pour remplir cette tâche, le candidat devra remplir certaines obligations, notamment au point de vue linguistique. Et j'ai le plaisir de vous annoncer que nous avons trouvé une candidate qui répond aussi bien aux conditions professionnelles que linguistiques.

Elle s'installera très certainement à Eupen car comme le savez, nous avons décidé de rationaliser les différents bureaux présents actuellement en communauté germanophone.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Ce que je craignais est arrivé. Quand l'appel à candidature a-t-elle été lancé ?

Selon moi, il est essentiel que ce fonctionnaire ait les épaules assez larges pour supporter la pression d'un tel poste.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je ne vois qu'une seule solution, transférer des communes wallonnes vers la Communauté germanophone pour étendre celle-ci.

Comparativement, vous allez avoir une chance exceptionnelle en ayant un fonctionnaire pour votre communauté. Par ailleurs, notons qu'il est difficile de trouver des statutaires via le SELOR. Même quand le Gouvernement décide et dégage les moyens, on ne trouve pas nécessairement le personnel adéquat.

M. le Président. – La question de Mme Colicis portant sur la situation du personnel du MET sur les aéroports wallons est retirée.

LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ DU GAZ AU NIVEAU DE LA DISTRIBUTION

Mme Brigitte Defalque (MR). – Lors d'une question orale en mai dernier, nous avons examiné la problématique du réseau wallon du gaz. Je profite d'une récente communication conjointe de la CREG et de la CWAPE pour revenir sur cette problématique.

Premièrement, en ce qui concerne l'extension du réseau gazier wallon, vous nous aviez annoncé au mois de mai que les plans d'extension des réseaux étaient en discussion entre la CWAPE (notre régulateur régional) et les gestionnaires de réseau (les GRD).

Puis-je vous demander où en sont ces discussions ? Si celles-ci ont abouti, quelles en sont les conclusions ? Quelles sont les régions intéressées directement par les extensions projetées ? Quelle est votre analyse par rapport aux propositions ? Quel est le calendrier prévu pour les investissements proposés ?

Par ailleurs, vous aviez également annoncé que vous réfléchissiez aux mesures à prendre pour étendre autant que possible les réseaux gaziers dans certaines zones urbanisées mais non encore desservies.

Aujourd'hui, où en sont vos réflexions ? Puis-je vous solliciter pour une accélération des décisions à prendre en la matière ?

Deuxièmement, suite à la tragédie de Ghislenghien, un groupe de travail réunissant la CWAPE et les GRD devait aboutir à une modification du règlement technique gaz en vue d'accroître les dispositifs en matière de sécurité. Où en êtes-vous dans ce dossier ?

Enfin, troisièmement, dans la communication conjointe des régulateurs (CREG et CWAPE) sur l'état de la situation concernant la libéralisation du marché du gaz au niveau de la distribution, quelques constats sont dressés. En effet, plusieurs problèmes en suspens empêchent un parfait fonctionnement du marché dont notamment le fait qu'il n'y ait toujours pas d'accord de coopération entre Fluxys et les GRD en matière de communication de données de consommation. Quelle est votre analyse en la matière ? Où en est-on dans la libéralisation du marché du gaz ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Tout d'abord, en ce qui concerne les plans d'adaptation et d'extension du réseau, je vous dirai que le plan d'adaptation contient une estimation détaillée des besoins en capacité de distribution et énonce le programme d'investissement que le gestionnaire du réseau s'engage à exécuter. Il couvre une période de cinq ans et est revu au moins tous les deux ans. Le plan d'extension lui, détermine les zones prioritaires de développement du réseau de distribution gazier en tenant compte du plan de secteur, des plans communaux d'aménagement et des schémas de structure. Il couvre une période de trois ans.

Le 22 septembre dernier, le Gouvernement a adopté les plans d'adaptation pour 2006-2010 et d'extension pour 2006-2008 des GRD. Le Gouvernement a aussi statué sur base de l'avis de la CWAPE.

Dans son avis du 28 juin 2005, la CWAPE ne relève pas d'incohérences ni de lacunes préoccupantes de nature à entraver la bonne exécution des missions imparties aux GRD, notamment en termes de sécurité.

Globalement, sur base des prévisions les plus crédibles, c'est environ 220 kilomètres de conduites qui devraient être posées durant 2006. Cinquante kilomètres consistent en des renouvellements et 170 en de nouvelles poses (notamment des bouclages pour améliorer la sécurité du réseau).

Dans son rapport, le régulateur souligne la perspective probable de difficultés financières des GRD de gaz, résultant de la libéralisation du marché du gaz, ceci implique la perte de dividendes liée à l'interdiction de fourniture de gaz à l'avenir et la disparition de fonds constitués dans le cadre du comité de contrôle de l'électricité et du gaz. C'est la raison pour laquelle dans la notification de la décision du Gouvernement du 22 septembre, j'ai été chargé de proposer une solution d'intervention pour les extensions de réseaux de distribution.

Plusieurs réunions ont eu lieu en mon Cabinet à ce sujet, notamment dans la perspective des modifications au décret énergie. L'objectif est donc d'intégrer si possible le dispositif dans la modification des décrets qui sera proposée prochainement.

En ce qui concerne la sécurité des réseaux, la CWAPE, à ma demande, a entamé, avec les GRD de gaz, une concertation sur la problématique des réseaux de distribution. Un premier rapport a été produit en octobre 2004. Il a été publié sur son site Internet. Un rapport complémentaire m'a été transmis en juin 2005. Une réunion en mon Cabinet avec les GRD a eu lieu récemment pour examiner les conclusions de ces rapports.

Ces rapports contiennent une analyse des dispositions actuellement en vigueur, bases légales (loi et arrêtés royaux) et guide de bonnes pratiques, édités par l'Association royale des Gaziers belges, relatifs aux mesures de précautions à prendre dès lors qu'il y a des travaux sur ou à proximité d'une conduite de gaz.

S'il apparaît que des dispositions précises en matière de sécurité existent déjà, la difficulté réside souvent dans le respect de ces dispositions. La responsabilité des entrepreneurs qui effectuent des travaux à proximité de conduites est, à cet égard, mise en avant. En principe, chaque entrepreneur doit demander à la commune la liste des impétrants concernés par la zone des travaux et se procurer auprès de chacun d'eux les plans du réseau.

Par ailleurs, je vous rappelle que j'ai inscrit dans le décret RESA deux dispositions visant à améliorer la sécurité des réseaux : une inscription obligatoire au plan de secteur des conduites de transport de gaz et une déclaration obligatoire, via une demande de «permis simplifié», des travaux auprès de la commune.

À ce sujet, M. Courard devrait réunir un groupe de travail pour fixer les redevances d'ouverture.

Ceci dit, au-delà de ces réformes, on constate des faiblesses au niveau des services de secours en cas d'alerte ou d'incident. Comme on l'a vu à Louvain-la-Neuve, il arrive que le délégué qui vient sur place ne soit pas toujours qualifié pour faire face à la situation. Dans ce cas précis, il a d'ailleurs fallu attendre presque deux heures pour joindre une personne qualifiée.

Autre élément : le rapport conjoint des régulateurs sur la libéralisation du marché du gaz. Comme pour l'électricité, la libéralisation totale du marché du gaz a été fixée au 1^{er} janvier 2007. La CWAPE a publié, en mai 2005, son rapport annuel sur le fonctionnement du marché de l'énergie en Wallonie en 2004. J'ai présenté ce rapport au Gouvernement et transmis plusieurs exemplaires au Président Happart auprès de qui vous pouvez les consulter. Ce document est aussi disponible sur le site de la CWAPE. Il rend compte notamment du nombre de licences de fournitures octroyées, du nombre de clients actifs...

La suite de ma réponse étant très technique, je vous propose de consulter tous les détails dans la copie qui va vous être fournie.

Mme Brigitte Defalque (MR). – Je vous remercie pour ces réponses. Je tenais juste à revenir sur les extensions pour lesquelles vous avez parlé de bouclages. Pouvez-vous me dire où ceux-ci vont être opérés ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je peux vous procurer la liste.

Mme Brigitte Defalque (MR). – Je vous reposerai une question quand je connaîtrai les différents raccords.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le principe du bouclage doit être respecté de la même façon que pour l'eau.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Ceci clôture le premier chapitre de nos travaux et nous allons entamer les questions orales adressées à M. le Ministre Daerden.

Je dois vous faire part que j'ai été contacté par le Ministre Daerden qui participe actuellement à une réunion chez le Premier Ministre. Il comptait faire l'impossible pour nous rejoindre, mais, aux dernières nouvelles, les travaux étaient toujours en cours. Je vous propose, soit d'attendre l'éventuelle arrivée du Ministre, soit de reporter vos questions, soit, et ce de façon exceptionnelle, de poser vos questions à M. De Smet, Chef de Cabinet de M. Daerden qui répondra au nom du Ministre.

M. Michel Lebrun (cdH). – Je suis tout à fait disposé à poser ma question au Chef de Cabinet de M. Daerden puisque les circonstances sont exceptionnelles.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Je suis moins positif que M. Lebrun. J’admets que certaines circonstances sont plus particulières que d’autres mais si le Ministre peut arriver dans peu de temps, je préfère lui poser directement mes questions.

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet de M. le Ministre Daerden. – Monsieur le Ministre vient de m’informer qu’il y avait actuellement une suspension de séance et que les travaux chez le Premier Ministre ne reprendront que vers 20 heures.

M. Philippe Fontaine (MR). – Je regrette surtout que nous n’ayons pas été avertis plus tôt. J’ai couru depuis Bruxelles pour être à temps ici. Il ne faut pas oublier que les parlementaires ont aussi des agendas chargés. Il faut attirer l’attention en conférence des Présidents sur le fait qu’il n’est plus possible de continuer à travailler dans de telles conditions.

M. le Président. – Le Ministre Daerden nous avait fait part en début d’après-midi du fait que les travaux pouvaient se prolonger.

M. Philippe Fontaine (MR). – Je comprends très bien que la situation est exceptionnelle mais je pense que l’on pourrait porter plus d’attention aux parlementaires.

M. le Président. – La Commission est maître de ses travaux. Que ceux qui désirent poser leur question au Chef du Cabinet du Ministre Daerden le fassent. Ceux qui veulent la reporter peuvent également le faire sans problème.

M. Michel Lebrun (cdH). – Moi, je suis d’accord pour poser ma question à M. De Smet.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Nous sommes mis le dos au mur et cela ne me plaît pas d’autant plus que nous posons une question politiquement. La responsabilité politique doit être assurée.

M. le Président. – Le Chef de Cabinet s’exprime bien sûr politiquement au nom du Ministre.

QUESTIONS ORALES (SUITE)

L’AMÉNAGEMENT ET LA SÉCURISATION DE PARKINGS DE COVOITURAGE

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – La mobilité est sans doute un des besoins les plus criants de notre société. En moyenne, la population de l’Europe de l’Ouest se déplace pendant une heure et 21 minutes par jour. Sans nul doute, la voiture occupe une place prépondérante comme moyen de locomotion. Le prix de l’essence tourne actuellement autour de 1,30 euro et celui du diesel autour de 1,10 euro. Une diminution des prix n’est pas en vue. Les experts prédisent de plus un ralentissement des capacités d’extraction du fuel qui atteindra sa production maximale entre 2015 et 2020.

Depuis longtemps, nous faisons la promotion d’un changement de la politique d’énergie et de mobilité. Il s’agit notamment de miser sur les technologies nouvelles et de développer les alternatives à l’usage de l’automobile individuelle. Une piste intéressante à explorer est le covoiturage. En effet, statistiquement, seulement une voiture sur 15 est occupée par deux passagers.

La formule plaît et elle a de multiples avantages : diminution de la pollution, réduction du nombre de véhicules sur la route, convivialité et coût réduit.

Des parkings bien aménagés et sécurisés par rapport aux axes routiers et aux réseaux de transport en commun constituent une des conditions au fonctionnement optimal du covoiturage. Si ceux-ci sont bien situés, ils sont vite repérés et même saturés. Le rôle des pouvoirs publics est d'aider les consommateurs et de protéger l'environnement. L'aménagement de ces lieux serait un premier pas facile dans la bonne direction. C'est le milieu rural qui en a le plus grand besoin, les citoyens y ont moins d'alternatives à la voiture qu'ailleurs.

Avez-vous prévu de multiplier les parkings aménagés stratégiquement le long des grands axes de communication ? Quels sont les projets prévus pour les trois prochaines années ? Pourriez-vous m'informer de la méthodologie utilisée pour définir les priorités d'investissement du MET pour la sécurisation et l'optimisation des parkings existants ?

Quelle est votre politique pour promouvoir le covoiturage ? J'ai pu travailler avec différents locaux de la ruralité qui ont pu repérer des endroits où les gens se retrouvent pour le covoiturage. Souvent, ces lieux ne sont pas aménagés et sont même parfois très dangereux. Que comptez-vous faire ? Ne pourrait-on pas envisager que ces endroits soient desservis par le TEC ?

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Le Ministre est bien conscient que de plus en plus de navetteurs prennent des dispositions afin de partager les véhicules et d'ainsi réduire leurs coûts de transport. Le lieu de rendez-vous est parfois situé dans les abords immédiats d'un échangeur autoroutier. La politique du département des routes est donc d'examiner, dans le cadre de la sécurisation des échangeurs routiers, la possibilité d'offrir à ces usagers, des espaces où ils peuvent laisser leur véhicule en toute sécurité. Différentes réalisations ont déjà été concrétisées comme à Crismée (E40), Saint Georges, Bierset ...

Le Ministre souhaite sensibiliser encore plus les ingénieurs des routes à l'exploitation maximale des espaces dans le cadre d'aménagements à proximité de ces échangeurs.

Plutôt que de lancer de grandes études d'implantation, le Ministre préfère être attentif aux situations constatées sur le terrain. Des aménagements doivent être exécutés là où on constate que les véhicules stationnent dans des conditions de parkings peu confortables.

Les budgets ne sont pas très extensibles mais ils existent et sont en cogestion entre le Ministre des Transports et celui des Travaux publics. Le Ministre souhaite sensibiliser son collègue M. Antoine à cette problématique et l'inviter à retenir les dossiers les plus utiles dans le cadre des prochains budgets.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Je me réjouis de la réponse favorable du Ministre et je me permets de proposer éventuellement de contacter le service du MET qui doit pouvoir effectuer très facilement le relevé des endroits utilisés pour le parking dans le cadre du covoiturage.

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je pense que vous pouvez communiquer au Ministre la liste des lieux que vous connaissez et que nous pouvons aussi vous transmettre la liste des endroits relevés par le MET. Nous préférons cette approche pragmatique plutôt que de nous lancer dans de grandes études d'implantation.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – J'ai déjà fait le relevé pour ma région. Pour toute la Wallonie, je poserai ultérieurement une question.

LE CONTOURNEMENT DE COUVIN (N5/E420)

M. Michel Lebrun (cdH). – Vous savez combien se pose toujours la question de ce fameux contournement de Couvin. Il semble qu'au niveau de la E420, il y ait un dossier qui a bien mûri.

Lors d'une récente question, le Ministre André Antoine a évoqué l'échéance de la mi-novembre pour la délivrance du permis de bâtir relative au contournement de Couvin.

Vous savez également que l'actuelle N5 est une route dangereuse qui connaît de graves accidents. Il y a véritablement une nécessité de réaliser ce contournement d'autant plus que le nombre de poids lourds qui empruntent la N5 est de plus en plus nombreux.

Nous savons que la N5/E420 figure dans le chaînon manquant du réseau transeuropéen des transports routiers et elle est visée par le décret relatif à la SOFICO. Le Ministre Daerden peut-il nous informer du délai de lancement des premières adjudications dès la délivrance du permis de bâtir ?

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Ce dossier est évidemment bien connu par l'ensemble du Gouvernement car cette infrastructure fait partie du programme du Gouvernement.

Des compléments d'étude ont été demandés de manière très précise comme l'a souhaité l'Urbanisme. Comme le Ministre Antoine l'avait signalé, une décision du fonctionnaire délégué est attendue pour la mi-novembre 2005.

Comme vous le signalez, la SOFICO a été chargée par le Gouvernement wallon de la réhabilitation du dédoublement de la N5 tant à Couvin qu'à Charleroi. Après les dernières modifications décrétales de 1999 et 2003, le montant des recettes de la SOFICO est passé à 15 millions d'euros, ce qui a considérablement augmenté les possibilités d'autofinancement de la société dans le respect des normes européennes et lui permet donc de prendre en charge le nouveau programme d'investissement dont notamment les travaux relatifs au contournement de Couvin (dont le montant des travaux est estimé à 83 millions d'euros).

Il faut rappeler qu'avant d'entamer les travaux, il s'écoulera une période d'environ douze mois en vue d'acquiescer les terrains nécessaires à l'exécution du contournement. Durant ce temps, seront achevées les études d'exécution et les travaux seront adjugés.

En outre, l'obtention du permis d'urbanisme annoncé permettra à l'organisme d'entamer les discussions avec la Banque européenne d'investissement pour compléter les enveloppes nécessaires.

Dans l'état actuel des choses, il est raisonnable d'envisager le début des travaux en 2007.

M. Michel Lebrun (cdH). – Nous avons à présent une date. J'espère qu'elle ne sera pas reportée.

Par contre, je n'ai pas entendu quelles étaient les mesures quant à l'adjudication. Y aura-t-il des scissions dans le nouveau tracé ?

D'après les chiffres que vous donnez, il ne devrait pas y avoir de soucis financiers. Confirmez-vous cela ?

À propos des acquisitions, la SOFICO a travaillé plusieurs mois à la résolution des problèmes quant à l'acquisition des travaux.

Au niveau des acquisitions, il me semble nécessaire de statuer rapidement afin que les personnes qui se trouvent aujourd'hui dans une situation d'incertitude soient rassurées, qu'elles soient fixées quant à leur avenir.

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est un dossier pour lequel nous allons essayer de trancher au plus vite. En ce qui concerne les acquisitions, nous tenterons de faire au plus vite, mais un délai sera nécessaire. Il nous est difficile d'agir avant d'avoir pu obtenir les permis d'urbanisme nécessaires.

L'AMÉNAGEMENT D'UN TRONÇON DE ROUTE SUR LA COMMUNE DE TINLOT

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Afin de désengorger la ville de Huy, il a été prévu de fluidifier le trafic en aménageant une nouvelle voirie c'est-à-dire en développant une route à quatre bandes à partir du pied des centrales nucléaires de Tihange et ce, jusqu'au carrefour de Saint Vitu qui se trouve en pleine campagne. La situation actuelle de la ville de Huy nécessite de tels aménagements, mais il faut veiller à ne pas reporter le problème sur d'autres entités ! Et c'est à ce sujet-là que je désire intervenir afin d'obtenir de plus amples informations.

Arrivés au carrefour de Saint Vitu, les automobilistes ont le choix entre : rejoindre la grande route de Nandrin afin de se diriger sur Liège ou de reprendre la N63 en direction de Marche.

D'une part, si les automobilistes rejoignent la route de Nandrin, ils devront traverser le petit village de Scry qui fait partie de la commune de Tinlot. Or, ce village n'est pas du tout adapté pour recevoir un tel flux de véhicules tant au point de vue du nombre qu'au point de vue de la charge que représentent les poids lourds. Cela pourrait accélérer la détérioration de la chaussée sans compter le caractère extrêmement dangereux que cela représente pour les riverains.

D'autre part, si les automobilistes veulent reprendre la N63, ils doivent traverser le village de Tinlot pour accéder à cette voie rapide. Or, les installations routières ne sont pas du tout adaptées pour recevoir ce trafic et pour rejoindre la N63. À Tinlot, les travaux à réaliser pour adapter la voirie sont considérables, il s'agit entre autres de créer un rond-point et d'aménager le pont.

Au vu de la situation, j'aimerais que vous nous informiez des résultats de l'étude d'aménagement du village de Tinlot. De plus, pouvez-vous nous dire si les travaux d'aménagement de la voirie de cette commune sont repris dans le budget ?

À l'heure actuelle, aucune réponse claire n'est donnée à cette question : les interlocuteurs de la Région wallonne affirment que Tinlot est repris dans le projet et que ce village sera adapté afin de recevoir la circulation alors que ceux du MET affirment le contraire. Qu'en est-il exactement ?

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je voudrais tout d'abord vous signaler que la N684 est destinée à relier deux axes majeurs, à savoir l'autoroute de Wallonie (échangeur de Villers-le-Bouillet) à la route du Condroz N63 (échangeur de Tinlot).

Cette voirie de liaison à deux bandes de circulation se construit en site neuf entre Tihange et le carrefour Saint-Vitu à Strée. Ensuite, elle empruntera le tracé de la route N66 existante entre Strée et l'échangeur de Tinlot, soit sur environ deux kilomètres qui devront d'abord être modernisés.

L'échangeur de Tinlot doit lui aussi être revu en profondeur pour recevoir le trafic de la N684. Des esquisses d'aménagement ont été proposées par le bureau Transitec dans le cadre du Plan communal de mobilité Ourthe-Amblève-Condroz.

Comme prévu au budget 2005, mon Administration a entamé une procédure pour confier à un bureau d'étude privé l'étude de trois carrefours sur la N63, parmi lesquels figure l'échangeur de Tinlot.

Ce marché d'étude débutera bientôt.

Les communes concernées seront bien sûr associées au suivi de l'étude qui sera basée sur les esquisses précitées.

En ce qui concerne la traversée de Scry sur la N636, diverses mesures sont prises ou envisagées pour y limiter le trafic de transit :

– dans le cadre de l'aménagement en giratoire du carrefour des quatre bras à Nandrin, la signalisation de balisage a été modifiée : la direction «Dinant» n'est plus renseignée par la N636 mais bien par la N63 jusqu'à Tinlot puis la N66 ;

– un règlement complémentaire proposé par la commune de Tinlot et visant à interdire les poids lourds de plus de 7,5 tonnes sur la N636 entre les carrefours des quatre bras et de Saint-Vitu a été récemment transmis au MET pour approbation ;

– lorsque les projets relatifs à la N684 et à l'échangeur de Tinlot seront finalisés d'ici quelques années, la N636 deviendra d'intérêt local et pourrait être remise en gestion aux communes concernées.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je vous remercie pour votre réponse. Les projets sont actuellement à l'étude, mais quand pouvons-nous espérer voir le début de ces travaux ? Jusque quand la commune de Tinlot devra-t-elle supporter cette circulation supplémentaire ? Il est vrai que certaines améliorations ont déjà été apportées, notamment en ce qui concerne le règlement complémentaire, mais cela n'est pas suffisant. Quel est le timing prévu pour le reste des travaux ?

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Le rond-point de Saint-Vitu est prévu pour 2008. Quant à l'échangeur de Tinlot, il est difficile de vous donner une date étant donné que le Bureau d'étude vient seulement d'être désigné.

LA SÉCURISATION DE L'A8, UNE PRIORITÉ POUR LA RÉGION WALLONNE

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Le 10 mars 2005, nous déplorions un accident sur un des tronçons de l'A8. Un article de presse estimait qu'il existait en Wallonie des endroits où il était préférable de ne pas être victime d'un accident et je suis d'accord avec cette analyse.

Lorsque le MET a décidé d'ouvrir ce tronçon de l'A8, j'ai manifesté mon désaccord car j'estimais que les conditions de sécurité n'étaient pas respectées. Selon moi, une des réponses envisageables à ce manque de sécurité était l'installation de panneaux indicatifs. J'ai interrogé le Ministre à ce sujet et il m'a déclaré qu'ils seraient installés pour le premier semestre 2005. À ce jour, ils ne fonctionnent toujours pas.

Le 22 février dernier, un nouvel accident survenait, toujours au même endroit. Et malheureusement, le même scénario s'est de nouveau déroulé pas plus tard que la semaine passée. J'étais présent sur ce tronçon quelque temps après l'accident et j'ai donc pu questionner le verbalisant qui était encore sur place. Selon moi, la déclivité importante de la pente entraîne une perte de vitesse conséquente chez les poids lourds. Dès lors, la différence de vitesse avec les véhicules qui le suivent se fait trop importante et les accidents surviennent. De plus, un manque de visibilité dû aux rayons du soleil aggrave encore la situation.

Des panneaux indicatifs me semblent être une bonne solution et il est primordial de les installer au plus vite.

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En effet, un «soleil bas dans les yeux» est toujours susceptible de causer un accident, du fait des difficultés qu'il y a à lire correctement la route dans de telles conditions.

Quoi qu'il en soit, je comprends vos inquiétudes en la matière et notre souhait est bien de diminuer au maximum tous les risques d'accidents en cet endroit.

L'utilité de panneaux indicatifs a fait l'objet de nombreux débats et il semblerait que la présence de messages généraux ne soit pas des plus efficace en la matière.

En ce qui concerne les différences de vitesse entre véhicules, il est évident que cela peut toujours être la cause de nombreux accidents. Cependant, selon nos statistiques, il n'apparaît pas clairement que cet endroit est la scène de nombreux accidents, pas plus que dans d'autres endroits de Wallonie. Toutefois, si vous estimez que certaines indications pourraient améliorer les choses, nous sommes prêts à étudier la situation.

Pour ce qui concerne l'arrivée des services d'urgence, lors des travaux préparatoires à la réalisation de l'autoroute A8, une circulaire ministérielle du 13 janvier 1989 relative aux «mesures complémentaires destinées à éviter des accidents causés par des conducteurs qui effectuent des demi-tours sur autoroutes» a imposé de fermer physiquement tout raccordement transversal dans la berme centrale.

En effet, il est apparu que de nombreux automobilistes utilisaient cette berme pour effectuer un demi-tour sur autoroute et nous avons donc préféré la fermer. Si vous estimez et s'il s'avère exact que cela empêche les secours d'arriver sur les lieux d'accidents, nous pourrions envisager un changement de situation, mais tout cela doit être analysé.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Je constate que sur ce tronçon d'autoroute, on déplore déjà trois accidents toujours dus au même phénomène. Je suis persuadé que si nous installions des panneaux indicatifs, la situation pourrait être améliorée.

Je tiens aussi à vous signaler que les services de police ont mis plus de quarante minutes pour arriver sur le lieu de l'accident et c'est un routier qui a dû se charger de réguler la circulation. Cette situation est inacceptable.

LE TRONÇON AUTOROUTIER BATTICE-MALMEDY (E40)

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Depuis plusieurs décennies, la circulation a été interrompue à de nombreuses reprises sur ce tronçon autoroutier en raison d'un soulèvement du revêtement.

Pouvez-vous me dire à quoi ou à qui ces importantes différences sont dues ? À des différences dans le cahier des charges, à des conditions climatiques variables, à des défauts des entrepreneurs concernés ?

Par ailleurs, je voudrais attirer votre attention sur la descente d'Ensival, sur le même tronçon autoroutier.

Il y a en effet trois descentes très longues et très dangereuses, et les conducteurs qui ne connaissent pas la région peuvent être très surpris. Ce tronçon est d'ailleurs caractérisé par un grand nombre d'accidents.

Il me semble essentiel qu'une politique de prévention domine notre approche en la matière. Plusieurs options pourraient être mises en œuvre, simultanément ou non.

Cette situation me paraît dangereuse en raison de plusieurs facteurs : une longue ligne droite où peu d'automobilistes respectent les limitations de vitesse, un manque d'expérience des conducteurs et une augmentation du trafic en raison des travaux de la E411.

Une bande d'arrêt supplémentaire placée à l'endroit adéquat ne pourrait-elle pas être aménagée afin de permettre l'arrêt à mi-chemin ?

L'installation d'un radar fixe, correctement annoncé avant le début de la descente, ne pourrait-elle pas être judicieuse ? En effet, si les poids lourds abordent cette descente en respectant la limitation, c'est-à-dire à 60 km/heure, les problèmes de freinage que l'on a connu risquent fort peu de se reproduire. De plus, en cas d'accident, une «trace» photographique existerait.

Je suis convaincue que de tels aménagements, finalement assez légers (bande d'arrêt, panneaux de signalisation, radar fixe) coûteraient bien moins cher que tout autre aménagement. La sécurité routière en serait par contre renforcée.

Quels sont vos projets par rapport à ce tronçon ?

À quand des réactions ? Faut-il attendre un nouvel accident ?

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La qualité des revêtements autoroutiers est effectivement un point important dans le déclenchement d'accidents. Beaucoup d'éléments peuvent cependant le détériorer : l'importance du trafic, la dégradation due aux poids lourds, les conditions atmosphériques, les matériaux utilisés.

Aujourd'hui, le cahier des charges urbanistiques prévoit le respect de toutes ces conditions. Toutefois, cela ne garantit pas qu'un revêtement ne puisse pas être endommagé.

Afin d'améliorer encore plus la qualité de nos revêtements autoroutiers, nous avons lancé en partenariat avec l'ensemble du secteur concerné afin de conjuguer nos efforts en la matière.

Pour ce qui est du tronçon auquel vous faites référence, nous avons mené une étude pour déterminer le type d'accidents qui y surviennent le plus souvent. Il ressort de cette étude que la majorité de ces accidents est due à des défaillances techniques ou à des inattentions du conducteur.

Vous n'êtes pas non plus sans savoir que de nombreux aménagements ont déjà été apportés à ce tronçon : une limitation de vitesse, l'installation d'un bac à graviers et des panneaux indicatifs multiples.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Lorsque l'étude à laquelle vous faites référence sera terminée, pourriez-vous en transmettre les résultats à notre Parlement ?

En ce qui concerne le renforcement de la sécurité, de nouvelles installations pourraient être bénéfiques. Je pense notamment à un renforcement de la signalisation en créant notamment des panneaux indicatifs signalant aux automobilistes la dangerosité de cette descente.

Je pense en outre que la création d'une bande de circulation supplémentaire pourrait être bénéfique.

LES PROBLÈMES DE MOBILITÉ DANS LA RÉGION DES LACS DE L'EAU D'HEURE

M. Willy Borsus (MR). – J'aimerais attirer votre attention sur le problème de mobilité autour des lacs de l'Eau d'Heure et dans les communes limitrophes.

J'aimerais savoir quelles mesures vous comptez mettre en œuvre pour améliorer ce phénomène.

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Un plan communal de mobilité du site des lacs de l'Eau d'Heure vient d'être lancé par les services de la Direction générale des Transports du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports, relevant de la compétence de mon Collègue André Antoine.

Cette étude abordera tous les problèmes et cherchera à proposer des solutions.

Il est actuellement prématuré de préjuger des conclusions, mais vos préoccupations seront bien sûr examinées.

M. Willy Borsus (MR). – J'espère que vous viendrez nous exposer les résultats de cette étude.

LE TRAITEMENT DES BOUES DE DRAGAGE À SENEFFE

M. Philippe Fontaine (MR). – Par mes questions orales du 1^{er} avril 2004 et du 23 septembre 2004, je vous interrogeais à propos du projet d'un centre de regroupement des boues de dragage sur le site Baccara au lieu-dit le champ du Grippia à Seneffe, à la limite de Manage.

Ce projet, comme vous le savez, a soulevé des protestations de la part des habitants de la zone concernée qui craignent les conséquences que le stockage à cet endroit pourrait avoir pour leur santé.

Mes questions sont les suivantes :

Il semble que les résultats de la première version l'étude d'incidence aient amené à une refonte en profondeur du projet. Pouvez-vous me dire si cela est exact et où en est maintenant ce projet ?

Lors de ma précédente intervention, vous m'aviez précisé que l'expérience du «filtre-pressé» envisagée à Hourpes (Thuin) était décidée dans le cadre d'un marché pilote sur la Haute-Sambre, vous avez été interrogé plusieurs fois sur ce sujet, pouvez-vous me dire si ce procédé pourra être retenu pour le site de Seneffe ?

Quand peut-on espérer une conclusion du dossier et une publicité des informations vis-à-vis du public ?

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet, au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Le dossier de réalisation d'un centre de regroupement sur le site du champ du Grippia à Seneffe ne figurera pas aux propositions budgétaires de 2006.

En effet, ce projet doit être profondément remanié eu égard aux remarques contenues dans l'étude d'incidences. Ce remaniement du projet nécessitera de conclure un nouveau contrat d'étude avec l'auteur du projet.

De plus, une partie des sols de ce site s'est avérée polluée.

Dans ce contexte, il m'est impossible de vous fournir une date précise pour la conclusion de ce dossier.

Enfin et pour autant que la technique du filtre-pressé soit effectivement concurrentielle au niveau budgétaire et validée par l'étude comparative commandée par mes services, elle pourrait effectivement s'appliquer comme alternative au lagunage.

M. Philippe Fontaine (MR). – Les problèmes du centre de Seneffe ne seront donc pas résolus avant plusieurs années.

LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA RN 27

M. Philippe Fontaine (MR). – Après vous avoir posé plusieurs questions sur le sujet et d'avoir vu enfin le dossier avancer sur le terrain, je me permets de revenir à nouveau sur la problématique de la RN27.

Suite à la réunion qui s'est tenue entre le MET, les mandataires communaux et les riverains à l'origine de la pétition qui vous a été remise, un prospectus communal a été distribué aux habitants de l'entité de Seneffe qui relatait les 17 aménagements qui devaient être réalisés afin de sécuriser ces différents points critiques.

Nous constatons maintenant que vos services ont enfin fait un gros effort mais – car il y a toujours un «mais» – certains points relatés par les riverains lors de cette réunion n'ont pas été pris en considération malgré une vive demande révélatrice d'un manque de sécurité au quotidien.

Mes questions sont les suivantes :

Qu'en est-il du carrefour du Bon Conseil et de la rue de l'Équipée pour lesquels des études approfondies sont toujours en cours selon le texte du même prospectus et à propos desquels vous m'aviez promis, à plusieurs reprises, que vous alliez faire quelque chose ?

Où en sont ces études ?

Quand comptez-vous aménager ces deux carrefours ?

Qu'en est-il du placement de panneaux de limitation de vitesse et d'agglomération au long de cette Route Nationale ?

Qu'en est-il de la remise en état de l'éclairage public qui n'est pas très utile pour la voie publique quand il fonctionne ?

Enfin, ne pourrait-on pas repenser le carrefour de la Rue de Renissart qui représente un grand danger pour les automobilistes venant de Nivelles qui doivent rentrer dans cette rue en traversant une voie à deux bandes ?

J'aimerais, pour conclure mon intervention, attirer votre attention sur le problème des pistes cyclables dont l'entretien laisse parfois à désirer.

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Le Ministre Daerden a envoyé personnellement son chef de Cabinet à la rencontre des riverains pour écouter leurs revendications quant à la sécurité sur la RN27. À l'heure actuelle, les travaux de marquage routier et les îlots directionnels sont pratiquement terminés. La possibilité de feux tricolores à la Rue de l'Équipée a été évoquée, mettant en évidence les avantages et les inconvénients. Toutefois, lors de cette réunion, la demande de feux semblait prépondérante. Une évaluation de la grille de feux définissant les temps de chaque phase est en cours en fonction du comptage effectif des véhicules à cet endroit.

Une fois ce plan de feux établi, il sera dressé un plan de trafic routier reprenant la grille de régulation des feux et les différents aménagements de Génie civil rendus nécessaires. La mise en place des feux devrait se faire dans quelques mois mais l'approche de l'hiver risque de repousser les choses au milieu de l'année prochaine.

En ce qui concerne les panneaux d'agglomération, j'ai bien pris note de votre remarque. Je suis par ailleurs étonné que les panneaux qui devaient être remplacés ne l'aient pas encore été. Je compte personnellement m'en informer après cette Commission. Par contre, le code de la route prévoit que des répétitions de la limitation de vitesse au sein d'une agglomération doivent être limitées. La mise en place d'une limitation de vitesse doit faire l'objet d'une concertation entre le MET et la Police locale.

En ce qui concerne le carrefour de la Rue de Renissart, le problème n'a pas été abordé lors de la réunion. Il n'a donc fait l'objet d'aucune étude particulière.

M. Philippe Fontaine (MR). – Je vous remercie pour ces quelques bonnes nouvelles que vous venez de m'annoncer. Je suis heureux de voir que les choses évoluent positivement. Cependant, je remarque que vous avez oublié de répondre au sujet de l'éclairage public.

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je m'excuse, j'ai oublié de vous dire qu'en ce qui concerne l'éclairage public, M. le Ministre va prendre contact avec les services de la Direction territoriale de Mons afin d'étudier avec eux la meilleure approche possible.

M. Philippe Fontaine (MR). – J'espère que nous verrons bientôt ce carrefour équipé de feux comme il se doit.

M. le Président. – Ici s'achèvent nos travaux. Je remercie chacun d'être resté aussi tardivement.

M. Dirk De Smet, Chef de Cabinet au nom de **M. Michel Daerden**, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je remercie les Députés d'avoir montré tant de compréhension vis-à-vis des circonstances exceptionnelles qui ont retenu M. le Ministre Daerden.

M. le Président. – La séance est levée.

– *La séance est levée à 20 heures 35 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Ministre
M. Willy Borsus, Président
M. Pierre Boucher, Président
Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR)
M. Jean-Luc Crucke (MR)
Mme Brigitte Defalque, Présidente
M. Michel de Lamotte (cdH)
M. Dirk De Smet, chef de Cabinet du Ministre Daerden
Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo)
M. Philippe Fontaine (MR)
M. Dimitri Fourny, Président
M. Michel Lebrun (cdH)
Mme Isabelle Lissens (MR)
M. Denis Mathen (MR)
M. Robert Meureau (PS)
M. Edmund Stoffels (PS)
M. Bernard Wesphael (Écolo)

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

CRAT	Commission régionale pour l'Aménagement du Territoire
CREG	Commission de Régularisation de l'Électricité et du Gaz
CWAPE	Commission wallonne pour l'Énergie
CWAT	Code wallon de l'Aménagement du Territoire
CWATUP	Code wallon d'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
DIV	Direction de l'Immatriculation des Véhicules
GRD	Gestion du Réseau de Distribution
MET	Ministère de l'Équipement et des Transports
PCA	Plan communal d'Aménagement
PCAD	Plan communal d'Aménagement et de Développement
PPP	Partenariats public-privé
PTP	Programme de Transition professionnelle
RER	Réseau express régional
RESA	Relance économique et simplification administrative
SAED	Sites d'activité économique désaffectés
SELOR	Secrétariat permanent de Recrutement de l'État
SNCB	Société nationale de Chemins de Fer belges
SOFICO	Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SOWAER	Société wallonne des Aéroports
SRWT	Société régionale wallonne des Transports
TEC	Transports en Commun
ZACC	Zone d'Aménagement communal concerté
ZADI	Zone d'Aménagement différé
ZAE	Zones d'activité économique