

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 23 janvier 2006

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

SOMMAIRE

- 5 OUVERTURE DE LA SÉANCE
- 5 ORGANISATION DES TRAVAUX
(Orateurs : M. le Président, M. Antoine, Ministre)
- 5 PROPOSITIONS DE DÉCRET À L'ARRIÉRE
- 5 PROPOSITION DE DÉCRET RELATIF À L'AGRÉMENT ET À L'OCTROI DE SUBVENTIONS STRUCTURELLES AUX ASSOCIATIONS ACTIVES DANS LA PROMOTION DE LA MOBILITÉ DURABLE EN WALLONIE, DÉPOSÉE PAR MM. CHERON ET CONSORTS (Doc. 45 (2004-2005) - N° 1)
- 5 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR
- 5 DISCUSSION GÉNÉRALE
(Orateurs : M. Wesphael, M. Antoine, Ministre, MM. Senesael, Grommes, Lebrun)
- 7 VOTES
- 7 PROPOSITION DE DÉCRET RELATIF À L'UTILISATION DU BIODIESEL COMME CARBURANT DANS LES SERVICES D'AUTOBUS DE LA RÉGION WALLONNE, DÉPOSÉE PAR M. PIRE (Doc. 63 (2004-2005) - N° 1)
- 7 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR
- 7 DISCUSSION GÉNÉRALE
(Orateurs : M. Pire, M. le Président)
- 8 PROPOSITION DE DÉCRET UNIFIANT LES CINQ SOCIÉTÉS RÉGIONALES DU TEC EN UNE SEULE SOCIÉTÉ, DÉPOSÉE PAR M. PETITJEAN (Doc. 197 (2004-2005) - N° 1)
- 8 PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À MODIFIER L'ARTICLE 150 BIS DU CWATUP EN INTRODUISANT UN DÉLAI DE RIGUEUR POUR LE CERTIFICAT D'URBANISME N° 1, DÉPOSÉE PAR M. STOFFELS (Doc. 263 (2005-2006) - N° 1)
- 8 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR
- 8 DISCUSSION GÉNÉRALE
(Orateurs : MM. Stoffels, Dardenne, M. le Président, M. Antoine, Ministre, M. Lebrun)
- 11 PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À SIMPLIFIER LA CRÉATION DE NOUVEAUX LOGEMENTS DANS LES BÂTIMENTS EXISTANTS, DÉPOSÉE PAR M. CRUCKE (Doc. 55 (2004-2005) - N° 1)
- 11 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR
- 11 DISCUSSION GÉNÉRALE
(Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Antoine, Ministre, MM. Senesael, Lebrun)
- 12 VOTES

- 12 PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 1^{er} AVRIL 2004
RELATIF AU TRANSPORT ET AUX PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES,
DÉPOSÉE PAR M. FONTAINE ET CONSORTS (Doc. 283 (2005-2006) - N° 1)
- 12 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR
- 12 DISCUSSION GÉNÉRALE
(Orateurs : M. le Président, M. Fontaine, M. Antoine, Ministre, MM. Senesael, Lebrun, Wesphael)
- 15 INTERPELLATION
- 15 de M. Wesphael, sur «la sécurité industrielle de la Wallonie et l'élaboration d'un décret Seveso»
et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Wesphael, M. Antoine, Ministre)
- 17 QUESTIONS ORALES
- 17 de Mme Pary-Mille, sur «le système de transports publics de nuit», et réponse de M. Antoine,
Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Pary-Mille, M. Antoine, Ministre)
- 18 de Mme Dethier-Neumann, sur «la suppression de la ligne 73 à Gembloux» ;
de M. Borsus, sur «la suppression de la ligne 73»
et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Dethier-Neumann, M. Borsus, M. Antoine, Ministre)
- 20 de M. Stoffels, sur «la création d'un fonds fédéral de réduction du coût énergétique global»,
et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Stoffels, M. Antoine, Ministre)
- 21 de M. Stoffels, sur «la problématique des dépôts pour déchets inertes», et réponse de M. Antoine,
Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Stoffels, M. Antoine, Ministre)
- 23 de M. Stoffels, sur «les raisons de la diminution de la convention avec l'ISSEP», et réponse
de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Stoffels, M. Antoine, Ministre)
- 24 de M. Crucke, sur «la réhabilitation paysagère et environnementale en Wallonie», et réponse
de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Crucke, M. Antoine, Ministre)
- 25 de M. Senesael, sur «l'accord sur l'efficacité énergétique» ;
de Mme Lissens, sur «la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments»
et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement
territorial
(Orateurs : M. Senesael, Mme Lissens, M. Antoine, Ministre)
- 27 de Mme Dethier-Neumann, sur «l'avenir de la Division de l'Énergie», et réponse de M. Antoine,
Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en son nom et au nom
de M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique
(Orateurs : Mme Dethier-Neumann, M. Antoine, Ministre)
- 28 de M. Stoffels, sur «la maltraitance d'enfants handicapés dans les transports scolaires»
et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Stoffels, M. Antoine, Ministre)

- 28 de M. Stoffels, sur «la problématique de la pression foncière en Wallonie», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : M. Stoffels, M. Antoine, Ministre)
- 29 de M. Senesael, sur «l'utilisation par les TEC des biocarburants», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : M. Senesael, M. Antoine, Ministre)
- 30 de M. Borsus, sur «les conséquences de la libéralisation du marché de l'énergie sur les finances communales», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : M. Borsus, M. Antoine, Ministre)
- 31 de Mme Cassart-Mailleux, sur «la délivrance des certificats d'urbanisme n° 1 par les communes», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : Mme Cassart-Mailleux, M. Antoine, Ministre)
- 32 de Mme Cassart-Mailleux, sur «les enjeux de l'aménagement territorial concernant l'implantation d'une structure de production hutoise de biocarburants», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : Mme Cassart-Mailleux, M. Antoine, Ministre, M. le Président)
- 33 de M. Fontaine, sur «l'application de l'interdiction de fumer dans les lieux publics à l'aérogare de Liège/Airport», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial en son nom et au nom de Mme Vienne, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances (Orateurs : M. Fontaine, M. Antoine, Ministre)
- 34 de M. Pire, sur «les éoliennes à axe vertical (V.A.W.T.)», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : M. Pire, M. Antoine, Ministre, M. le Président)
- 35 de Mme Pary-Mille, sur «le projet de liaison autoroutière entre l'A8-E429 et la E19», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine (Orateurs : Mme Pary-Mille, M. Daerden, Ministre, M. le Président)
- 36 de Mme Cassart-Mailleux, sur «l'avancement du projet de péage autoroutier», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine (Orateurs : Mme Cassart-Mailleux, M. Daerden, Ministre)
- 37 de M. Thissen, sur «la répartition des budgets disponibles à la Direction des routes de Verviers», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine (Orateurs : M. Thissen, M. Daerden, Ministre)
- 39 de M. Fontaine, sur «la dégradation des nombreuses peintures murales du Moyen Âge en Région wallonne», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine (Orateurs : M. Fontaine, M. Daerden, Ministre, M. le Président)

41 LISTE DES INTERVENANTS

42 LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

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

Présidence de M. Willy Borsus, Président.

La séance est ouverte à 15 heures 14 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – Je vous propose d'entamer nos travaux.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Nous allons aujourd'hui nous atteler à vider l'arriéré de la Commission, en observant une série de propositions de décret.

Il faut aussi noter que la Commission est saisie d'un projet de décret et d'une série de résolutions que nous devrions observer lors de notre prochaine réunion.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ce projet de décret est actuellement dépassé par un autre projet de décret, celui du Plan Marshall. Cependant, nous reviendrons bientôt sur le projet de décret qui concerne les périmètres d'intérêts gouvernementaux. Ensuite, fin février, un autre projet de décret portant sur les sites Seveso vous sera soumis.

M. le Président. – Je vous propose d'examiner les six propositions de décret qui sont aujourd'hui inscrites à l'ordre du jour.

PROPOSITIONS DE DÉCRET À L'ARRIÉRÉ

PROPOSITION DE DÉCRET RELATIF À L'AGRÈMENT ET À L'OCTROI DE SUBVENTIONS STRUCTURELLES AUX ASSOCIATIONS ACTIVES DANS LA PROMOTION DE LA MOBILITÉ DURABLE EN WALLONIE, DÉPOSÉE PAR MM. CHERON ET CONSORTS (Doc. 45 (2004-2005) - N° 1)

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – M. Lebrun a été désigné en qualité de Rapporteur pour l'élaboration du rapport.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Cette proposition de décret a été déposée il y a très longtemps. Elle vise à octroyer des subventions structurelles aux associations actives dans la promotion de la mobilité durable en Wallonie et ce, sous toutes ses formes. Nombre d'associations font un excellent travail et, souvent, elles le réalisent avec des bouts de ficelle. Je pense qu'une aide structurelle est importante. Soutenir de telles démarches n'a rien de dérisoire.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Sur le fond de la proposition de décret, je suis amené à demander le rejet.

Les raisons sont multiples. Tout d'abord, dans le nouveau contrat de gestion qui lie la SRWT, le Groupe TEC et la Région, nous avons l'intention de transformer les TEC en un manager de mobilité. À l'avenir, les

différentes associations seront coordonnées par ce manager. En outre, M. Wesphael affirme que les associations travaillent avec des bouts de ficelle. Si je devais voter le projet de décret déposé par M. Cheron, les associations recevraient encore moins d'argent puisque, ici, il est question de 100.000 euros alors qu'actuellement, elles en reçoivent 150.000 ! Il s'agit d'un programme relativement important au niveau budgétaire. Nous faisons un effort soutenu pour ces associations.

Une autre raison de ma proposition de rejeter cette proposition de décret, c'est que nous voulons qu'il y ait aussi autre chose que des associations. En effet, le secteur a besoin d'infrastructures. Nous avons d'ailleurs doublé les crédits d'impulsion et ceux-ci atteignent aujourd'hui presque 7 millions d'euros.

Enfin, nous avons aussi décidé de privilégier la formation. Avec l'association Pro-vélo, des formations vont être organisées dans les écoles primaires afin d'enseigner la coexistence du vélo avec les autres formes de déplacement.

Figurer le monde associatif à un niveau plus bas que le niveau actuel n'est certainement pas une bonne chose.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je note la capacité du Ministre à détourner la réalité. Entre parenthèses, vous avez annoncé que le Parlement avait unanimement voté le décret aéroport alors qu'Écolo n'était pas d'accord. Vous savez jouer sur les mots.

En ce qui concerne les 100.000 euros annoncés par la proposition de décret, au vu de la date du dépôt de cette proposition, il faut bien sûr adapter les chiffres.

En ce qui concerne le principe d'aide aux associations, vous préférez tout institutionnaliser, c'est votre choix.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ajouterai que toutes les associations qui nous ont contactés avec un programme établi et raisonnable, et qui ne constituaient pas un doublon avec une autre association, se sont généralement vu accorder une aide. Elles nous rendent un budget que nous soumettons à l'Inspection des Finances. Si la réponse est positive, nous l'engageons.

M. Daniel Senesael (PS). – Le PS soutient toute action visant à permettre aux associations de mener leur politique. Pour cela, il faut leur donner les moyens de leurs actions. Des moyens en suffisance permettent, entre autres, de maintenir les emplois créés par ces associations.

Plusieurs éléments sont toutefois à souligner dans cette proposition de décret. On notera qu'il n'y a aucun commentaire des articles et, au niveau du fond, la question de la fonction consultative des associations pose problème. En effet, dans le nouveau contrat de gestion, le TEC devient opérateur de la mobilité. La DPR, quant à elle, prévoit une réforme de la fonction consultative. Elle prévoit aussi la conclusion d'un pacte associatif. Cette vision globale implique l'application des mêmes règles pour tous.

Avez-vous, Monsieur Wesphael, une évaluation du nombre d'associations qui pourraient bénéficier de ce budget ? Selon vous, comment doit-on opérer, si le nombre de demandes est supérieur aux moyens budgétaires ?

Je pense qu'il est difficile de figer dans un budget les intentions des associations. Il est aussi délicat de figer de manière optionnelle l'ensemble des associations qui pourraient bénéficier de ce budget.

M. Herbert Grommes (cdH). – Personnellement, je dirais que je suis plutôt favorable à des subsides pour des projets concrets. Je préfère donc la situation actuelle. Je pense qu'il serait préférable de laisser agir les TEC avant de créer quelque chose de nouveau.

M. Michel Lebrun (cdH). – Pour ma part, je voudrais rendre hommage aux associations, à l'exemple du GRACQ.

Au niveau de la Région wallonne, nous avons surtout besoin d'infrastructures. Pour obtenir ses lettres de noblesse, il faut que le vélo soit organisé sur une structure adaptée.

Ces dernières années, le Ravel a fait beaucoup pour la pratique du vélo et l'émission «*Le Beau Vélo de Ravel*» de la RTBF contribue énormément au succès de ces parcours. Je pense d'ailleurs qu'à ce niveau, il est intéressant de subventionner cette émission mais qu'il ne faudrait pas que la RTBF continue à demander des coûts de plus en plus importants aux communes qui aimeraient voir s'organiser une étape chez elles. Si le Gouvernement wallon soutient cette initiative, je pense qu'il doit mettre une série de barrières à ces augmentations.

Je voudrais également rappeler que nous allons accueillir ici les «Chemins du Rail», qui tiendra une conférence de presse dans nos murs. Cette association a joué un rôle très important dans le pré-lancement du Ravel, il y a quelques années.

Je pense qu'une série d'associations méritent qu'on leur donne leurs lettres de noblesse. Elles agissent parfois hors subvention et je pense que c'est très bien ainsi. Trop de subventions n'encouragent pas le dynamisme.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je comprends très bien ce qui vient d'être dit, mais vous m'accorderez que, dans d'autres domaines, on a observé une logique clientéliste. Je pense que des critères objectifs sont plus que nécessaires. Aujourd'hui, on ne peut plus se permettre de dire que c'est le Ministre qui, en âme et conscience, choisit d'aider telle ou telle association.

Par ailleurs, nous avons déposé une proposition de décret visant à assurer la pérennité des subsides.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Sans provocation, je suis tellement clientéliste et électoraliste que j'ai prolongé toutes les aides qui avaient été accordées par mon prédécesseur, M. Daras.

Il est vrai qu'en ce qui concerne «*Le Beau Vélo de Ravel*», nous allons devoir réfléchir au problème des communes modestes qui doivent faire face aux coûts demandés par la RTBF.

Pour revenir à la somme indiquée dans votre proposition de décret, il est question, à l'article 11, de 100.000 euros que vous liez à l'indice santé. Vous pensez bien qu'avec cet indice, la somme que vous avancez ne pourrait pas atteindre les 150.000 euros actuels.

VOTES

M. le Président. – Je déclare la discussion générale close et vous propose de passer au vote de l'article 1^{er}.

L'article 1^{er} est rejeté par 5 voix contre et 4 abstentions, ce qui entraîne le rejet en Commission de la proposition de décret.

PROPOSITION DE DÉCRET RELATIF À L'UTILISATION DU BIODIESEL COMME CARBURANT DANS LES SERVICES D'AUTOBUS DE LA RÉGION WALLONNE, DÉPOSÉE PAR M. PIRE (Doc. 63 (2004-2005) - N° 1)

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – M. Lebrun est désigné en qualité de rapporteur pour l'élaboration du rapport.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Charles Pire (FN). – Monsieur le Président, je vais vous demander d'ajourner encore une fois l'examen de cette proposition de décret.

En effet, celle-ci a été rédigée il y a 15 mois et, à l'heure actuelle, j'attends toujours que le biocarburant bénéficie d'un statut fiscal favorable. Je ne tiens évidemment pas à alourdir la charge des TEC. J'ai attendu 15 mois. J'attendrai encore bien quelques semaines. Le biocarburant est une matière qui me tient à cœur et que je soutiens depuis près de 20 ans.

Par ailleurs, en supposant qu'un statut fiscal entre en vigueur, il faudra ensuite observer la politique des TEC en matière de biocarburants. En effet, si ceux-ci font preuve de bonne volonté, il ne sera pas nécessaire de légiférer.

Enfin, avant de légiférer, il faut aussi attendre que l'industrie du biocarburant soit en état de bien fonctionner. Voilà les raisons pour lesquelles je demande l'ajournement de l'observation de cette proposition.

M. le Président. – Nous en prenons acte.

PROPOSITION DE DÉCRET UNIFIANT LES CINQ SOCIÉTÉS RÉGIONALES DU TEC EN UNE SEULE SOCIÉTÉ, DÉPOSÉE PAR M. PETITJEAN (Doc. 197 (2004-2005) - N° 1)

M. le Président. – Je remarque que M. Petitjean est absent.

M. Charles Pire (FN). – M. Petitjean est actuellement à l'étranger. Je demande que l'examen de sa proposition de décret soit reporté.

M. le Président. – L'observation de cette proposition est remise *sine die*.

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À MODIFIER L'ARTICLE 150 BIS DU CWATUP EN INTRODUISANT UN DÉLAI DE RIGUEUR POUR LE CERTIFICAT D'URBANISME N° 1, DÉPOSÉE PAR M. STOFFELS (Doc. 263 (2005-2006) - N° 1)

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – M. Lebrun est désigné en qualité de rapporteur pour l'élaboration du rapport.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Edmund Stoffels (PS). – Pour vous illustrer le contexte de la naissance de cette proposition de décret, je voudrais vous faire part d'un peu de vécu, en vous donnant quelques exemples concrets. Un ensemble d'actes notariés font en effet apparaître quelques problèmes.

Mon premier exemple : selon une information donnée par l'administration, une parcelle serait constituée en grande partie d'une zone d'habitation. Un particulier achète donc un terrain et fait ensuite une demande de permis. Celui-ci lui est refusé, sous prétexte que la plus grande partie du terrain est constituée, en fait, d'une zone agricole. L'acte administratif aboutit à un refus parce que l'information donnée dès le départ ne bénéficiait d'aucune sécurité juridique.

Mon deuxième exemple concerne un couple occupé à organiser sa succession. Il fait une démarche administrative concernant des parcelles dont les époux ont eux-mêmes hérité de leurs parents. Des documents datant de l'époque laissent croire que certains terrains sont habitables alors que des documents plus actuels prétendent le contraire.

Mon troisième exemple est plus positif. Il concerne un permis d'urbanisme qui a été introduit pour une parcelle. Les renseignements pris auprès de l'Urbanisme prétendent qu'il s'agit d'une zone agricole alors qu'en 1999, sur la base d'un CU1, il était dit que le terrain se situait en zone à bâtir. Bien qu'aujourd'hui, on annonce le contraire, le CU1 donne une sécurité juridique à l'acquéreur.

Je développe cette proposition de décret afin d'éviter que des candidats bâtisseurs soient induits en erreur. Le but est de remplacer l'information simple par un acte administratif donnant à l'acquéreur une sécurité juridique : le CU1. Je propose de réduire aussi le délai de rigueur, étant donné que le CU1 est, pour l'instant, assorti d'un délai de 40 jours, ce qui est beaucoup trop long. Un délai d'une vingtaine de jours serait plus adéquat.

Par ailleurs, je tiens à préciser que les textes ne donnent pas de précisions sur la durée des CU1. Il est donc nécessaire de définir aussi celle-ci qui, selon moi, devrait être limitée jusqu'à la prochaine modification du plan de secteur.

Je lance simplement un pavé dans la mare afin de tenter d'améliorer la situation juridique des candidats acquéreurs ou bâtisseurs. La solution que je propose n'est sans doute pas la meilleure mais je suis disponible pour toute discussion afin d'atteindre l'objectif fixé ; c'est-à-dire d'améliorer la situation actuelle.

M. Jean-Pierre Dardenne (MR). – Je suis assez étonné des exemples qui ont été cités par M. le Député. En effet, aujourd’hui, il existe toute une série d’obligations auxquelles les notaires sont soumis. Je fais référence ici à leur devoir de conseil. Ainsi, lorsqu’un notaire vend un bien qui n’est pas à bâtir et que le notaire omet de le mentionner, il peut exister un droit de recours contre lui. De même, si la commune n’a pas donné des informations correctes, il peut exister un droit de recours contre la commune.

À la question de savoir s’il y a lieu de formaliser les différents éléments auxquels notre collègue fait référence, je souhaiterais obtenir l’avis de la Fédération des Notaires et vous propose d’auditionner ses représentants à ce sujet.

M. le Président. – Je prends note de la proposition énoncée par M. Dardenne.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – M. Stoffels soulève ce problème à bon escient, mais je ne peux pas épouser la solution qu’il propose.

Je vous rappelle qu’une modification du code est intervenue. Avant le mois de juillet 2002 et le décret d’optimisation, nous nous situions dans la période Lebrun. Le CU1 était délivré dans les 40 jours et sa validité portait sur 2 ans. Le CU2 était délivré dans les 75 jours et sa validité portait également sur 2 ans. Des modifications sont intervenues dans la période Foret. Celui-ci a repris un délai de 75 jours et un délai de 2 ans pour ce qui concerne le CU2, mais n’a rien fixé pour ce qui concerne tant le CU1 que le Certificat d’Urbanisme. En conséquence, lorsque l’on parle aujourd’hui de CU2, la source est le décret, mais lorsqu’on évoque le CU1, la référence est un règlement.

Aujourd’hui, une lacune existe en effet.

Au sujet de la solution proposée par M. Stoffels, elle prévoit un délai de 20 jours pour délivrer le Certificat d’Urbanisme. Cela me paraît très peu, d’autant que, lorsqu’il est délivré, il est valable pendant très longtemps. Il ne faut donc pas bâcler sa délivrance, d’autant qu’on pourrait presque dire que le Certificat d’Urbanisme vaut presque permis, même s’il est entaché d’une erreur.

Un autre élément que je dois soulever est que M. Stoffels dit que la situation qui le retient est liée au plan de secteur. Cela me pose un autre problème. En effet, le Gouvernement wallon a approuvé le 22 décembre 2005 un avant-projet de décret Seveso. La raison du dépôt de ce texte tient au fait que, lorsque le gouvernement précédent a transposé la directive européenne en la matière, il l’a interprétée de manière beaucoup plus rigoureuse que la directive elle-même, ce qui pose aujourd’hui toute une série de difficultés, avec notamment la consultation systématique de RAM, lequel prévoyait un plan d’urgence que le Fédéral n’a jamais pris pour aucune des zones concernées à la lumière des autres consultations. En conséquence, on ne peut pas dire que les certificats d’urbanisme ne seraient énervés par les plans de secteur, puisqu’ils pourraient l’être, à titre d’exemple, par la législation Seveso.

Par ailleurs, pour ce qui concerne les ZACC, si le Conseil communal met en œuvre une zone qui ne l’était pas, le certificat d’urbanisme s’en trouve influencé.

J’observe, en outre, que, dans le texte de M. Foret comme dans le vôtre, on ne définit pas la sanction applicable si le délai imposé est dépassé. Or, s’il faut avoir un délai de rigueur, il faut aussi dire ce qui le sanctionne.

En synthèse et sur base de votre proposition de décret, plusieurs solutions me semblent pouvoir être envisagées. La première consisterait pour vous à introduire un amendement au projet de décret Seveso lorsque nous en discuterons. Une deuxième possibilité consisterait à organiser un groupe de travail sur votre proposition. On peut envisager toute autre initiative mais le problème que vous soulevez mérite en effet une réponse. Je suis d’accord pour y réfléchir tous ensemble, mais il me paraît difficile de voter votre proposition en l’état.

M. le Président. – Nous avons entendu différentes remarques et propositions sur base de l’exposé de M. Stoffels. Puis-je connaître son sentiment en la matière ?

M. Edmund Stoffels (PS). – J’ai bien pris note des réflexions et arguments avancés. Je confirme avoir rédigé mon texte sur base de l’étude de différents actes notariés. Cela m’a permis d’observer qu’aucun problème ne se posait lorsqu’un CU1 se trouvait inclus dans l’acte notarié. En d’autres mots, lorsque le notaire a

pu citer les informations dont il dispose dans son acte et que les choses sont claires pour tous. Toutefois, des problèmes apparaissent principalement dans le cas de parcelles situées entre des zones d'habitat et des zones agricoles. Il peut y avoir dans ce cas des problèmes en termes de sécurité juridique. Un acquéreur peut donc avoir payé un prix trop élevé par rapport aux possibilités d'utilisation du terrain qu'il convoitait.

Le Ministre évoque le problème d'un délai fixé à 20 jours. Je suis ouvert à toute formule, même si le délai s'étendait à 40 jours, mais il faut effectivement préciser ce qui se passe si l'on ne dispose pas de réponse au terme du délai de rigueur. Dans l'état actuel des choses, si une question a été posée et qu'aucune réponse n'a été obtenue, cela apparaît dans l'acte notarié. La formule que je propose consisterait à dire qu'il n'y a pas d'acte notarié si une réponse n'a pas été obtenue dans le délai de rigueur. Ceci permettrait de ne pas induire les personnes en erreur, mais je suis d'accord pour dire que cette réflexion devrait être approfondie.

Pour ce qui concerne le Plan de secteur, je propose de limiter le délai pendant lequel un CU1 peut être valable. Aujourd'hui, les CU1 ne sont en effet pas limités dans le temps.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le Plan de secteur n'est peut-être pas une bonne référence.

M. Edmund Stoffels (PS). – Je propose de me joindre à la discussion relative au projet de décret Seveso sous la forme d'un amendement. Nous verrons comment apporter une solution au problème soulevé et je ne suis pas opposé au fait de solliciter l'avis de la Fédération des Notaires.

M. Michel Lebrun (cdH). – J'observe que nous faisons porter la responsabilité sur le notaire. Or, si je souhaite acquérir un bien, ma responsabilité consiste à savoir si celui-ci est conforme au projet que je souhaite réaliser.

M. Jean-Pierre Dardenne (MR). – La Cour d'Appel a récemment tranché un dossier en la matière. Elle a estimé que le notaire a un devoir général de conseil et doit se renseigner et donner des renseignements exacts sur la situation urbanistique du bien que son client souhaite acquérir. J'ai suivi ce dossier avec une particulière attention.

M. Michel Lebrun (cdH). – Cela ne résoud pas le cas de l'acte sous seing privé. Or, il en existe, d'autant plus lorsque les biens sont en infraction et se traitent de la main à la main sans la moindre référence au plan de secteur.

Par ailleurs, lorsque M. Stoffels énonce un délai de 20 jours pour la délivrance d'un CU1, j'attire votre attention sur le fait que celui-ci doit passer par le Collège des Bourgmestres et Échevins. Il existe donc une impossibilité matérielle à cet égard. De plus, si le CU1 n'est pas délivré dans le délai imparti, on ne peut pas tirer un argument d'ordre juridique d'un silence.

Par ailleurs, la proposition de M. Stoffels a tout son sens lorsqu'on parle d'un terrain nu, mais un problème se pose si l'acte porte sur un bâtiment. Or, le texte parle bien de «tout acte». En conséquence, pour vendre sa maison, il faut un CU1. Il faut réfléchir à ce problème afin d'avoir une mesure adaptée.

Pour ce qui concerne la limitation de la validité du CU1 à celle du Plan de secteur, j'attire l'attention sur ce que d'autres éléments sont de nature à modifier la situation en la matière. Je pense par exemple à un PCA, ou encore à l'adoption d'un texte par le Parlement. Le Plan de secteur n'est donc pas une référence unique. Il n'y a pas de sens à dire «j'ai acheté un terrain en 2006, je le vends en 2018, je le fais sur base de 2006». Il faut donc donner une durée de validité à cet acte.

M. Edmund Stoffels (PS). – Mon texte fait référence tant à la modification du plan de secteur qu'à celle du CU1. Par ailleurs, lorsque j'obtiens le CU1 en tant qu'acquéreur, je l'obtiens moyennant les conditions contenues dans le texte. Dès lors, il ne faudrait pas que celui-ci soit rendu caduc sur base d'un changement de règlement que l'acquéreur ne pouvait pas prévoir au moment où il a acquis la parcelle, on lui propose de poser un acte sans lui donner la garantie de sa durabilité. Il faudrait réfléchir en la matière, par exemple en termes d'indemnisation.

M. Jean-Pierre Dardenne (MR). – Je suis d'accord avec les objectifs de sécurité juridique, mais il faut réfléchir aux modalités pratiques et techniques de ce texte. Ce que je viens d'entendre me renforce dans le souhait d'auditionner la Fédération des Notaires.

M. le Président. – En synthèse, nous avons entendu différentes propositions et je prends note de l'accord exprimé par M. Stoffels pour incorporer sa proposition sous la forme d'un amendement au projet de décret Seveso, de même que pour auditionner des représentants de la Fédération des Notaires au sujet des certificats d'urbanisme et de la sécurité juridique des informations données au candidat acquéreur.

Les membres de la Commission peuvent-ils marquer leur accord sur ce que je viens d'exprimer? (*Assentiment.*)

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À SIMPLIFIER LA CRÉATION DE NOUVEAUX LOGEMENTS DANS LES BÂTIMENTS EXISTANTS, DÉPOSÉE PAR M. CRUCKE (Doc. 55 (2004-2005) - N° 1)

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – Avant de donner la parole à M. Crucke pour l'exposé général de sa proposition de décret, nous devons procéder à la désignation d'un Rapporteur. Je prends acte de l'accord de M. Lebrun pour poursuivre sa tâche en la matière et l'en remercie.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le Président. – Je donne la parole à M. Crucke pour l'exposé introductif de sa proposition de décret.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Ma proposition fait suite à une recommandation exprimée par le Médiateur de la Région wallonne dans son rapport d'activité du 20 février 2003. Elle s'inscrit également dans le prolongement du débat que nous avons eu relativement à l'offre de logement qui s'avère largement insuffisante en Région wallonne. A cet égard, on peut souligner l'exemple de la récente intervention du Bourgmestre de Beleil qui a interdit l'accès d'un bâtiment à une association, étant entendu que ledit bâtiment n'était pas une propriété communale.

La proposition de décret vise la possibilité de modifier le CWATUP afin de ne plus rendre indispensable le recours à un architecte dans le cas de l'aménagement de logements supplémentaires au sein de bâtiments existants. En résumé, il y aurait toujours besoin d'un permis d'urbanisme, mais on ne recourrait pas au service d'un architecte lorsque les modifications n'impliquent pas la structure portante. En effet, le recours à un architecte peut représenter un coût susceptible de décourager les personnes concernées. L'idée est donc de permettre de faire face à la crise du logement et fait d'ailleurs également suite à l'exposé de Mme Laloux qui, au cours d'une audition relative au logement social, souhaitait un signe du législateur. Ma proposition n'est ni contentieuse ni polémique, c'est un signe du politique.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il faut examiner la proposition de décret qui nous est soumise à la lumière de différentes dates. En effet, celle-ci est déposée le 25 octobre 2004. Par ailleurs nous avons voté un projet de décret le 3 février et ses arrêtés d'application sont entrés en vigueur pour les petits permis et les extensions. Nous avons démontré notre volonté d'assurer différentes simplifications. A titre d'exemple, lorsqu'on n'augmente pas la volumétrie d'un logement de plus de 60 m² il faut toujours faire appel au service d'un architecte, mais il ne faut plus consulter le fonctionnaire délégué. Par ailleurs, lorsqu'on n'augmente pas le volume de plus de 30 m² il n'y a plus lieu de faire appel à un architecte.

J'observe que le texte de M. Crucke parle de deux logements. En résumé, pour un logement, il faudrait avoir un permis et faire appel à un architecte, mais il n'en faudrait pas pour deux. Un problème se pose donc. J'attire, en outre, l'attention sur le risque de voir des marchands de sommeil transformer des immeubles en kots. Nous sommes plus stricts que ne l'est votre texte. Toutefois, notre volonté de simplification est évidente et les décisions que nous avons adoptées répondent aux attentes des citoyens, si j'en crois les réactions qu'ils manifestent, notamment par courriel. Aller plus loin serait hasardeux.

M. Daniel Senesael (PS). – Je suis en concurrence avec la réponse de M. le Ministre et tiens à souligner la volonté du Groupe PS de soutenir les mesures de simplification administrative favorables au citoyen. Depuis le dépôt de la proposition de décret de M. Crucke et le vote du décret RESA, nous avons résolu une partie du problème.

M. Michel Lebrun (cdH). – Il faudrait, à mon sens, être plus précis sur la notion de logement supplémentaire. Le texte de M. Crucke me semble être très large en la matière. A titre d'exemple, lorsque l'on dit «au moins deux logements» cela peut signifier que si je suis propriétaire d'un building ou d'une maison de maître, je pourrais multiplier les logements sans autorisation ou recours à un architecte. En outre, il me semble qu'une contradiction apparaît entre le commentaire de la proposition de décret et ses articles.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Je ne suis pas d'accord avec ce qui vient d'être exprimé. La proposition de décret que je soutiens ne raye pas la législation existante. Mon texte propose d'aider M. le Ministre, mais je remarque qu'un blocage se manifeste dès lors que la proposition émane du MR. Je n'accepte pas la remarque relative aux marchands de sommeil d'autant que le permis locatif demeure. En outre j'ai toujours été très dur à l'égard des marchands de sommeil.

Ma proposition vise simplement à donner au privé la possibilité d'avoir un rôle social et de mettre davantage de logements à disposition.

VOTES

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole, je déclare la discussion générale close et de passer au vote sur l'article 1^{er} de la proposition de décret.

L'article 1^{er} est rejeté par 4 voix contre 4. En conséquence, la proposition de décret est rejetée en Commission.

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 1^{er} AVRIL 2004 RELATIF AU TRANSPORT ET AUX PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES, DÉPOSÉE PAR M. FONTAINE ET CONSORTS (Doc. 283 (2005-2006) - N° 1)

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – Avant d'entendre l'exposé de M. Fontaine, je vous propose de désigner un Rapporteur. Je prends acte de l'accord de M. Lebrun de poursuivre à nouveau sa tâche et l'en remercie.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le Président. – Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. Fontaine.

M. Philippe Fontaine (MR). – Ce texte a été déposé le 14 décembre 2005 et fait suite à une ancienne proposition de décret qui n'avait pas pu être examinée sous l'ancienne législature.

La réglementation des transports scolaires réfère au décret du 1^{er} avril 2004 qui assimile l'enseignement spécial et l'enseignement ordinaire. Je vous propose, dans le cadre de ma proposition de décret, d'énoncer des dispositions particulières qui permettraient de répondre aux problèmes auxquels sont confrontés les enfants qui fréquentent l'enseignement spécial.

L'enseignement spécialisé présente des caractéristiques propres. Il s'impose donc de prévoir des dispositions particulières.

Une situation spécifique est celle où des parents d'élèves de l'enseignement spécial font le choix d'un établissement mieux adapté au handicap de leur(s) enfant(s), mais qui n'est pas desservi par un transport public ou un transport d'élèves de libre choix au sens de la loi du 29 mai 1959.

Ma proposition de décret prévoit une dérogation pluriannuelle pour les élèves de l'enseignement spécial afin de permettre une continuité de la scolarité pour ces élèves qui nécessitent une certaine stabilité physique et psychologique, ainsi qu'un suivi au-delà du calendrier scolaire.

La proposition de décret prévoit la gratuité du transport pour les élèves de l'enseignement spécial, que le droit au transport scolaire soit obtenu par dérogation ou non. Le financement de ses dérogations serait pris en charge d'une manière déterminée par le Gouvernement.

En outre, la proposition propose que, si le domicile des parents ne se trouve pas sur l'itinéraire d'un transport scolaire et que ceux-ci assument eux-mêmes les déplacements «domicile-école», le Gouvernement intervienne dans le coût que représente ces déplacements.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le sujet évoqué par l'honorable Membre est d'actualité. A titre de rappel historique, je vous dirais que le pacte scolaire de 1958 fixe le principe du libre choix et a prévu en conséquence de garantir le cheminement des enfants vers l'école du libre choix.

Le concept de neutralité a eu pour effet que, sous la précédente législature, les écoles provinciales ont été assimilées aux autres écoles de l'État. De ce fait, les périmètres de ramassage scolaire sont devenus plus limités que par le passé, ce qui a eu pour conséquence que certaines écoles n'en bénéficient plus actuellement.

Par ailleurs, la notion de libre choix n'est plus comprise aujourd'hui comme à l'époque où elle avait été déterminée. Aujourd'hui, beaucoup de gens pensent que le libre choix concerne, par exemple, le choix de la pédagogie appliquée dans une école alors qu'en fait, cette notion recouvrait à l'origine le caractère de l'enseignement.

Le transport scolaire a été transmis à la Région wallonne, mais les normes appartiennent toujours à la Communauté française !

Le décret de M. Daras est, selon moi, tout à fait inapplicable et il pose d'ailleurs énormément de problèmes. De plus, durant ces trois dernières années, on a pu constater une véritable explosion du coût des transports scolaires, une explosion de près de 30 % !

Je distingue bien l'enseignement scolaire «ordinaire» de l'enseignement spécialisé. Je suis également conscient qu'il existe des situations ubuesques où l'aîné d'une fratrie peut monter dans le bus alors que ses cadets ne peuvent pas le prendre. Ce genre de situation est difficile à expliquer aux parents.

En ce qui concerne l'enseignement spécialisé, il y a deux grands problèmes. Le premier s'explique par le fait qu'on ne tient pas suffisamment compte de la typologie des handicaps des élèves. C'est la Communauté française qui a déterminé les huit types de handicap. C'est à la Communauté française qu'il appartient de faire évoluer cette typologie ! Le deuxième problème concerne le temps de transport. Nous avons vérifié du côté de Charleroi et nous avons observé que, dans 12 % des cas, on dépassait le temps prévu qui est de 49 minutes. Certes, 49 minutes, cela peut déjà sembler long mais il faut aussi se rendre compte que les bus pour l'enseignement spécialisé vont chercher les élèves jusque chez eux et que le temps d'embarquement d'élèves handicapés est souvent assez long.

S'ajoute à cela le fait que l'enseignement spécialisé ne représente pas tous les types de handicaps dans chaque école. Par exemple, pour les élèves aveugles, la Région ne compte que trois écoles qui peuvent les accueillir. Les distances sont donc parfois très longues.

Actuellement, nous terminons un audit sur le fonctionnement du transport scolaire. Celui-ci devrait être plutôt décapant. Malgré les fonds investis dans les transports scolaires, ils ne sont pas toujours optimaux. La difficulté est aussi de faire vivre dans le même bus différents enfants ayant différents handicaps.

Nous avons aussi développé des expériences pilotes. La première consiste à regrouper des enfants à différents points où ils pourront être embarqués (limitant ainsi le nombre d'arrêts). La seconde consiste à inverser le circuit du bus pour le retour afin que le premier enfant embarqué le matin soit le premier à rentrer chez lui le soir.

Dans l'état actuel des choses, des questions budgétaires et des normes de la Communauté française, je demanderai que cette proposition de décret soit reportée en attendant le résultat de l'audit et des expériences pilotes.

M. Philippe Fontaine (MR). – Il faut tenir compte de la différenciation entre l'enseignement «ordinaire» et l'enseignement spécialisé. Je pense que le problème n'est pas une question de limitation de périmètre.

La proposition de décret demande notamment que les dérogations puissent être acceptées, non plus à la majorité absolue, mais plus simplement à une majorité des trois quarts.

Par ailleurs, un certain nombre de parents trouvent que les voyages sont beaucoup trop longs, mais ils sont parfois prêts à assumer eux-mêmes le transport de leur enfant. Ne pourrait-on pas imaginer une intervention de la Région dans le coût du transport, lorsque celui-ci est assumé par les parents au-delà du périmètre? Je pense que si ces parents trouvaient une indemnité, cela pourrait permettre de régler un certain nombre de cas où des élèves doivent rester plusieurs heures dans un bus.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – M. Fontaine vient d'indiquer toute la difficulté du transport scolaire: ceux qui accordent des dérogations ne sont pas ceux qui assument ces décisions au niveau budgétaire. Il ne faut toutefois pas croire qu'aucune dérogation n'est accordée. En 2005, sur les 600 demandes, 150 ont été accordées.

Vous dites aussi que les parents sont prêts à financer, mais puis-je vous faire remarquer qu'ils participent déjà en payant l'abonnement au TEC?

Votre demande est louable, mais je pense que vous ne devez pas sous-estimer ses répercussions financières. Je vous propose, M. Fontaine, de retirer votre proposition de décret durant quelques mois. Une fois que nous aurons tous les constats, nous devons alors nous atteler à imaginer des réponses.

Il ne faudrait pas non plus tomber dans le paradoxe qui ferait que le transport de carence soit mieux soigné que les transports en commun «ordinaires». En somme, il ne faudrait pas tomber dans l'écueil du taxi scolaire.

M. Daniel Senesael (PS). – Je pense pouvoir dire qu'effectivement, le décret du 1^{er} avril 2004 pose de réels problèmes d'application, mais aussi de financement. J'aimerais aussi ajouter qu'au sein de notre Groupe, une réflexion est menée afin d'améliorer le décret existant.

Si le Ministre affiche la volonté de maîtriser les coûts du transport scolaire, je voudrais toutefois ajouter que, pour notre Groupe, il est important que l'élève reste avant tout au centre de nos décisions.

M. Michel Lebrun (cdH). – Jusqu'à aujourd'hui, dans les budgets des différents TEC, était explicitée une ligne qui identifiait le coût du transport scolaire et déterminait la dotation supplémentaire. Aujourd'hui, les choses ont changé et cette dotation est figée et non évolutive.

Je pense qu'il y a un véritable problème à partir du moment où nous avons un donneur d'ordre qui n'est pas le payeur. C'est un véritable problème de mal gouvernance. Par ailleurs, il faut aussi être conscient que, dans certains cas, le transport scolaire peut s'élever jusqu'à 25.000 euros par an et par enfant. C'est une véritable explosion des coûts et il y a un réel risque que le transport scolaire finisse par handicaper le transport en commun ordinaire. Une réflexion globale est plus que nécessaire.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je voudrais faire une petite remarque sur ce dossier extrêmement complexe. Je trouve que M. le Ministre qualifie un peu légèrement le décret voté sous la précédente législature. Bien malin celui qui parviendra à trouver une solution tout en contournant le Pacte scolaire et l'éclatement des compétences. Un peu de modestie est nécessaire dans ce dossier.

M. Philippe Fontaine (MR). – Vous faites référence, Monsieur le Ministre, à une législation scolaire datant de 1958. Les mentalités ont évolué et je pense que nous devons aussi pouvoir évoluer. Je voudrais aussi que l'on tienne compte de la qualité de vie d'enfants qui sont déjà défavorisés par le sort.

Je sais que le problème est complexe et je suis tout à fait d'accord pour postposer la poursuite de l'examen de ce texte. Nous attendrons donc l'audit et ses résultats. Cependant, si les choses sont difficiles à régler, cela ne doit pas être une excuse pour que la situation reste coincée.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Dans les protestations que nous recevons au Cabinet, les deux principales demandes concernent les fratries qui sont sépa-

rées (le grand frère peut prendre le bus mais pas le petit) ou bien le courrier qui nous est adressé concerne le libre choix qui, aujourd'hui, est compris différemment.

Il faut aussi savoir que, dans le cadre du «shopping scolaire», les transports scolaires sont devenus aujourd'hui l'objet de promotion d'une école.

M. le Président. – L'examen de la proposition de décret de M. Fontaine est donc reporté.

Par ailleurs, j'acte que nous acceptons que le texte soit joint à l'examen du projet de décret qui nous sera soumis dans quelque temps.

Je vous propose de suspendre brièvement nos travaux avant de poursuivre notre ordre du jour.

– *La séance est suspendue à 17 heures 12 minutes.*

– *La séance est reprise à 17 heures 20 minutes.*

INTERPELLATION

M. le Président. – La séance est reprise. Je vous propose de céder la parole à M. Wesphael pour développer son interpellation.

LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE DE LA WALLONIE ET L'ÉLABORATION D'UN DÉCRET SEVESO

M. Bernard Wesphael (Écolo). – En septembre dernier, je vous interpellais suite à un incident survenu dans l'usine Chimac Agriphar à Seraing. Ce jour-là, je m'inquiétais pour la seconde fois de ce que le Parlement wallon se donne les moyens de dresser l'état de la situation en matière de sécurité industrielle et définit les propositions visant à atteindre le plus haut niveau possible de sécurité industrielle.

À cette fin, j'avais déposé une proposition de résolution visant à mettre sur pied une sous-commission sur la sécurité du territoire wallon. Ce texte n'a, à ce jour, pas encore fait l'objet de discussion.

En réponse à ma question, vous vous vouliez rassurant et me répondiez qu'en août dernier, le Gouvernement wallon avait décidé de constituer un groupe de travail intercabinet associant les administrations, les impétrants, mais également l'Union des Villes et Communes de Wallonie. Ce groupe de travail devait examiner un projet de décret visant notamment l'information cartographique des réseaux souterrains des transports de fluides et d'énergie, ainsi que leur protection réglementaire dans le cadre des plans d'aménagement du territoire et de l'instruction des permis. Ce texte devait organiser l'information obligatoire et préalable aux autorités locales, lorsque des actes et travaux sont programmés par les divers impétrants dans le domaine public des voiries. Ce groupe de travail avait aussi pour mission, selon vos propos, de dégager des pistes de solutions quant à l'harmonisation des données, à la collaboration entre les acteurs et de déterminer des méthodes de travail permettant le partage de l'information.

Quatre mois ont passé et le mystère plane toujours sur la volonté du Gouvernement dans ce dossier. Pourrais-je connaître l'état d'avancement de ces travaux ?

Par ailleurs, j'ai pu lire que le Gouvernement avait adopté une note méthodologique concernant la fixation des principes directeurs et des valeurs de référence applicables par rapport aux risques d'accidents majeurs à la fin de l'année 2005, de même qu'un avant-projet modifiant à nouveau le CWATUP. La législation en matière de Seveso est évidemment un axe majeur de la politique en matière de sécurité industrielle. Je souhaite dès lors demander au Ministre de présenter les éléments significatifs de sa politique.

Enfin, je ne suis pas le seul à m'inquiéter de l'aboutissement de ce dossier. Ainsi, la presse relatait récemment les interrogations de plusieurs dizaines d'habitants de Tertre, à la suite d'un refus de permis de bâtir pour proximité avec une entreprise Seveso. Les normes de sécurité que fixera l'autorité régionale sont ainsi attendues et des candidats bâtisseurs voudraient connaître, à juste titre, où ils peuvent construire en sécurité.

Dès lors, je souhaite également vous demander quel est le calendrier du Gouvernement en la matière.

Quand pouvons-nous espérer nous pencher enfin sur la question des entreprises Seveso au sein de cette Assemblée ? D'autant que, pour le site incriminé, celui de Kemira à Tertre, les premières études datent de 2003.

Enfin, la question de la sécurité industrielle est complexe. Elle influence de nombreuses problématiques, et pas seulement l'information quant à la localisation des conduites. Ainsi, l'aménagement du territoire, la santé, l'organisation des forces de secours, la sécurité des personnes et des biens sont concernés. J'ai toutefois l'impression que le Gouvernement a choisi la technique du saucissonnage pour régler ces différents aspects, en se limitant, à ce stade, à la cartographie et à l'information. Je reviens, dès lors, sur un dernier point : ne serait-il pas utile d'aborder ces différentes questions dans le cadre d'une sous-commission spécifique au sein de notre Parlement ?

Enfin, je m'inquiète du manque de moyens attribués aux casernes, d'autant plus que le personnel de celles-ci est souvent incomplet. Je suis cependant conscient que ce dernier point relève non pas de votre compétence, mais du Fédéral.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les directives Seveso sont nées à la suite de différents accidents qui, à chaque fois, ont fait un grand nombre de morts. L'Union européenne a alors adopté, à différentes reprises, des directives de ce type. En 1999, des accords de coopération ont été signés entre le Fédéral et les Régions.

Au niveau du Fédéral, les responsabilités concernent le plan d'urgence interne ainsi que les mesures susceptibles de prévenir les accidents. Le Fédéral a aussi pour responsabilité le plan d'urgence externe mais, à ce jour, celui-ci n'a toujours pas été déterminé, ni adopté par le Fédéral, ce qui est très pénalisant pour les Régions.

Dans l'accord de coopération, on trouve aussi le partage des compétences au niveau régional. Une partie de ces compétences sont environnementales (comme les conditions d'exploitation pour une entreprise) et urbanistiques (comme la délivrance de permis pour une entreprise Seveso).

Mon prédécesseur, en juillet 2002, a transposé la Directive européenne, mais quelques problèmes subsistent. Dans son texte, le Ministre Foret utilisait le concept de proximité sans toutefois le définir. Le Ministre a aussi souhaité ajouter la consultation de la cellule RAM et le texte est également imprécis en ce qui concerne la nature des biens (il est question de «biens immeubles»).

Dans la région montoise, la cellule RAM est systématiquement consultée. Dans la région liégeoise, elle ne l'est jamais. Le texte n'est pas assez précis à ce sujet. Lorsque la cellule RAM est consultée, elle peut soit répondre non, soit répondre un oui conditionné au plan d'urgence externe mais, étant donné que ce dernier n'existe pas, la réponse positive se révèle, en réalité, négative.

Il arrive aussi parfois qu'une commune ne tienne pas du tout compte de l'avis de la cellule RAM.

Un deuxième problème tient à la notion de proximité dans le texte. On ne trouve effectivement rien de précis à ce sujet. Cela explique une note circulaire de Mme Sarlet par laquelle celle-ci tentait de combler cette lacune. À travers cette note, elle précise qu'il faut entendre par proximité un rayon de 2 km. Or, personne n'a mentionné cela et il n'existe pas de référence légale en la matière. Nous avons demandé à la Faculté Polytechnique de Mons d'étudier ce périmètre sur une base scientifique. Il apparaît que celui-ci est beaucoup plus petit que les 2 km cités par Mme Sarlet et qu'il dépend, en fait, du type de travaux visés.

La directive CEE dit en synthèse qu'il ne faut pas exposer la population au danger. Si nous sommes saisis d'une demande visant l'implantation d'une entreprise Seveso, nous devons pouvoir nous y opposer, ou préciser les conditions à respecter. Tout dépend donc des éléments en présence. Si nous prenons l'exemple de la construction d'une maison unifamiliale ou d'un aménagement qui n'augmente pas le risque, il faut accorder le permis sollicité.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Le dispositif distingue-t-il le petit et le grand Seveso ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je prendrai l'exemple absurde du CPAS de Lessines qui veut transférer ses installations du côté gauche au côté droit de la même rue. Il a reçu une réponse négative au motif que l'on allait ouvrir un nouveau lieu au public. J'observe pourtant que l'on ne crée pas de nouveau danger par cette démarche. Un autre exemple est celui de la ville de

Saint-Ghislain où un accord avait été donné pour les quatorze premiers lots d'un terrain tandis qu'un refus avait été opposé au quinzième.

Le texte du Gouvernement wallon distinguera les différents cas de figure envisageables. Pour donner un exemple en sens inverse à ceux que j'ai cités, Ath voulait ouvrir une nouvelle maison d'enfants. J'ai refusé le permis dans ce cas.

Nous devons tenir compte de l'inquiétude que nous suscitons, lorsque nous refusons un permis. Ainsi, lorsqu'un permis n'est pas accordé pour une nouvelle construction, les autres riverains se demandent quel danger ils courent.

Nous devons donc déterminer un périmètre et, sur cette base, tout à la fois informer la population et prendre les mesures de prévention qui pourraient être nécessaires. Nous souhaitons transposer la directive mais pas en faire davantage que ce qu'elle dit. A cet égard, je relève que nous sommes le pays qui a intégré cette directive de la manière la plus restrictive. Il en découle différents problèmes.

Le projet de décret a été envoyé à la CRAT et au CWEDD avant d'être soumis au Conseil d'État. Il vous sera proposé lorsque nous aurons reçu son avis et aurons pu en tenir compte. Je souhaite préciser que ce texte a reçu l'appui de la cellule RAM qui doit donner les listes d'avis.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je suis satisfait de la réponse du Ministre, dès lors que l'on s'aligne sur la directive européenne. Par ailleurs, je souhaiterais savoir quand nous disposerons du texte annoncé.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'attends la réponse du Conseil d'État et y serai très attentif car des problèmes très délicats se posent, tant en matière de valeur des biens que de risques d'accidents.

M. le Président. – Ceci clôture l'interpellation de M. Wesphael et nous permet d'ouvrir la liste des questions orales.

QUESTIONS ORALES

LE SYSTÈME DE TRANSPORTS PUBLICS DE NUIT

Mme Florine Pary-Mille (MR). – Il était stipulé dans la Déclaration de Politique régionale que le Gouvernement instaurerait un système de transports publics de nuit et les week-ends, notamment pour desservir les lieux de sortie pour les jeunes.

Où en êtes-vous dans ce dossier ? Un calendrier de mise en œuvre est-il prévu ?

Il existe, en la matière, toute une série de dispositions en Région bruxelloise. Je concède toutefois que la situation est un peu plus difficile à régler en Région wallonne. Quelles pistes peuvent être envisagées chez nous ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le problème que vous évoquez apparaît dans le cadre des contrats de gestion qui lieront la SRWT, le groupe TEC et le Gouvernement wallon. Il faudra tenir compte des moyens disponibles dans ce contexte.

Précisément, au sujet de ces moyens, je vous rappelle que nous leur avons appliqué l'indice santé augmenté de la différence entre l'indice santé et l'indice ordinaire plus 1 %. De plus, les recettes des TEC ont augmenté de manière considérable avec un accroissement de quasiment 7 % de sa clientèle. On peut même citer des pointes à près de 10 % d'augmentation à Liège et à Verviers. Certains, à cet égard, souligneront la conséquence de l'augmentation du coût des carburants, mais je rappelle l'instauration de l'abonnement familial, d'une politique commerciale plus agressive, des investissements plus importants dans le parc des bus et en matière de sécurité, ou encore l'instauration de bandes préférentielles sur les routes.

Il faut ajouter à cela l'idée de partager les recettes de la future vignette automobile à raison de 3/4 pour les routes et d'un quart pour les bus. Tout cela va permettre d'augmenter encore l'offre de transports.

Toutefois, chaque TEC prendra ses décisions en fonction de sa situation propre.

Relativement au service de nuit, nous devons prendre en considération la notion de coût. En effet, faire circuler un grand bus avec un chauffeur la nuit est impayable.

Plusieurs solutions sont à l'étude, comme l'instauration d'un taxi de nuit qui respecterait les arrêts TEC. Cette solution pourrait être envisagée en partenariat avec les sociétés exploitant les taxis. Nous y réfléchissons.

Mme Florine Pary-Mille (MR). – Votre étude va-t-elle identifier d'autres demandes possibles en termes de service de nuit? En effet, peuvent être pris en considération, à titre d'exemple, les cinémas et d'autres lieux fréquentés par les jeunes, ce qui éviterait qu'ils se retrouvent tard sur les routes.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Chaque TEC doit étudier la situation qui existe sur son territoire.

A titre d'exemple, pour ce qui concerne la nuit des réveillons, on a évalué ce que coûte une telle opération - que certains voudraient pérenniser. Noctambus a coûté quelque 300.000 euros hors la participation des sponsors.

D'aucuns soulignent les succès existant en Région flamande, mais j'attire votre attention sur ce qu'il existe des accords entre De Lijn et certaines villes et communes flamandes. Au terme de ces accords, à la fin de l'année, les communes donnent des crédits à De Lijn. Chez nous, elles rechignent à donner davantage de crédits au TEC.

LA SUPPRESSION DE LA LIGNE 73 À GEMBLoux

LA SUPPRESSION DE LA LIGNE 73

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Le TEC Namur-Luxembourg avait supprimé, depuis le 1^{er} janvier 2006, la ligne 73 qui dessert depuis 2002 le parc d'activité économique (PAE) CREALYS à Gembloux. Depuis le 18 janvier, une solution est toutefois intervenue: vous proposez un minibus affrété par le TEC avec un chauffeur rémunéré par la Région pendant un an.

La question du caractère structurel de ce genre de solution se pose. En effet, une réflexion concernant l'accessibilité de ce parc d'activité économique aux travailleurs sans voiture a été entamée avec succès auprès des travailleurs, avec les communes avoisinantes et avec le TEC; les communes de Gembloux, Perwez, Chastres, Walhain et Sombreffe sont engagées dans un Plan intercommunal de Mobilité, dans lequel un accent particulier a été mis sur les dessertes domicile-travail par mode doux. En outre, le BeP a entamé un plan de déplacement d'entreprises pour une série de parcs dont CREALYS, avec consultation des entreprises et des employés, et un programme d'action «modes doux».

De multiples démarches ont été mises en place pour améliorer l'accessibilité des zonings et la mobilité des travailleurs.

Pourtant, aujourd'hui, les TEC sont seuls gestionnaires de l'offre de transports publics. Vous souhaitez les voir assumer dans les prochaines années un rôle d'intégrateur. C'est un des axes que vous avez annoncés dans le cadre du contrat de gestion récemment adopté.

Si les TEC voient leurs missions renforcées à cet égard, il est indispensable qu'ils soient également dans l'obligation de prendre en compte les demandes formulées par les communes.

Faute de moyens conséquents, ne pensez-vous pas que les TEC risquent de se substituer aux décideurs politiques et aux acteurs de terrain, comme en atteste la polémique récente autour du rôle futur du pavillon Vélo de Namur et des organisations cyclistes?

Pour en revenir au cas de la ligne 73, comment permettre au TEC de réaliser des efforts d'amélioration des services et espérer qu'ils créent et maintiennent des lignes à destination de zonings sans trouver des financements complémentaires auprès de la Région, des communes ou des entreprises concernées? Pourriez-vous m'indiquer quelle est votre politique en la matière?

La mise en place d'outils favorables à la mobilité douce dépend des responsables régionaux. Si le discours politique au niveau régional n'est pas suivi d'effets concrets dans le financement des TEC, je crains que ceux-ci n'aient d'autre choix que de mettre fin à des démarches de développement durable.

M. Willy Borsus (MR). – Alors que le Plan Marshall parle de soutien aux entreprises et de développement de l'emploi, je m'inquiète à mon tour de la suppression de la ligne 73 qui dessert notamment le Parc CREALYS.

Même si la demande ne semblait pas suffisante, ne pensez-vous pas que la prolongation pendant un an encore de la ligne 73 pourrait permettre d'adopter des solutions acceptables pour les usagers et les entreprises ?

La DPR annonce l'intention du Gouvernement wallon de préconiser notamment la mise en concordance du profil de mobilité des entreprises, des zonings et d'aider financièrement les TEC qui modifient leur parcours afin de mieux desservir les lieux de travail. La suppression de la ligne 73 va, à mon sens, à l'encontre de cette volonté de dynamisation des entreprises et de l'aide à l'emploi manifestée par le Gouvernement wallon.

Je souhaiterais dès lors connaître vos intentions en la matière.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le TEC est chargé de la conception, de l'exploitation, de l'adaptation et de la promotion des services de transport public, à l'exception du transport par chemin de fer, dans le périmètre de son ressort, compte tenu des moyens financiers forfaitaires que lui octroie la Région.

Pour atteindre les objectifs qui lui sont fixés par le contrat de gestion, à savoir: un maintien global de l'offre à un niveau de 2004 et une augmentation de la fréquentation de 10 % en cinq ans, le TEC doit améliorer et diversifier son offre en fonction de la demande réelle en matière de mobilité.

Le conseil d'administration du TEC Namur-Luxembourg a décidé de supprimer la ligne 73, compte tenu de sa trop faible fréquentation. Dès lors que le coût annuel d'un voyageur transporté est supérieur à 15.000 euros et qu'il n'est pas possible de satisfaire la demande aux heures de pointe sur les lignes plus fréquentées, j'estime que le Conseil d'administration du TEC a pris la décision qui s'imposait.

Faut-il pour autant en rester là ? La réponse est non. D'autres formules de transport plus souples, plus adaptées et plus économiques que la desserte d'une zone d'activité économique telle que CREALYS existent.

La desserte des zones d'activités économiques fait l'objet d'un partenariat entre la Région wallonne et le Conseil économique et Social auquel sont associées l'Union wallonne des Entreprises et les organisations syndicales. Dans ce cadre, des études sont actuellement menées sur quatre zones pilotes (Gosselies, Sart-Tilman, Nivelles sud et sept zones d'activités du BEP dont la zone de CREALYS). L'objectif est de définir, pour le début de cette année, une méthodologie qui pourrait être appliquée à l'ensemble des zones d'activités en Wallonie.

Une des pistes envisageables consisterait à créer de nouveaux services de desserte souples et rapides à destination des entreprises. Le financement de tels services serait réparti entre les différents partenaires, à savoir la Région, les entreprises, voire l'intercommunale de développement économique. L'engagement des partenaires pourrait être reconsidéré en fonction des résultats obtenus au terme d'une période d'essai d'un an. Une solution de ce type est examinée pour la desserte du zoning CREALYS.

Une réunion s'est tenue à mon Cabinet et a permis de dégager certaines pistes. Dès lors que certaines entreprises ou le BEP confirment leur intérêt et marquent un accord sur un financement partiel, un service spécial d'entreprises pourrait être mis en place.

Cela étant, le transport en commun n'est pas la seule réponse aux problèmes de desserte des zones d'activités. Diverses solutions pourront être mises en œuvre en fonction des besoins, je pense notamment au covoiturage, à l'aménagement de pistes cyclables et de cheminements piétons, à une coordination étroite avec la SNCB ainsi qu'avec les communes.

La future mission de management de la mobilité confiée au TEC vise à coordonner les acteurs de la mobilité, donner une information la plus large possible aux utilisateurs et fournir des solutions globales aux problèmes de mobilité des citoyens.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – J'ai bien entendu le raisonnement de M. le Ministre sur les différents cas concrets et j'espère que l'expérience pilote dans les quatre zones concernées suscitera l'intérêt. Nous devons porter notre raisonnement plus loin sur le rôle du TEC.

J'ai entendu votre raisonnement en matière d'aménagement du zoning industriel. Cela m'enchant, mais je voudrais en connaître plus sur votre point de vue en ce qui concerne ce type de développement.

M. Willy Borsus (MR). – Je prends acte de la réponse formulée par le Ministre et appuie l'idée du BEP relative à une réflexion structurelle en matière de mobilité vers et depuis les zones d'activité économiques afin d'améliorer la mobilité et la gestion des flux de circulation.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les TEC seront un manager de mobilité. Cela signifie qu'ils vont s'appuyer sur différents intervenants spécialisés à l'exemple des cellules de mobilité développées par l'Union wallonne des entreprises ou par l'Union des Villes et Communes, ou encore du Centre d'étude des syndicats qui visent à sensibiliser les travailleurs qui y sont affiliés au problème de mobilité. Je pense encore aux différentes associations locales. Les TEC vont s'appuyer sur l'expertise des associations, mais ce sont bien les TEC qui décideront si on utilise ou non le bus.

LA CRÉATION D'UN FONDS FÉDÉRAL DE RÉDUCTION DU COÛT ÉNERGÉTIQUE GLOBAL

M. Edmund Stoffels (PS). – Il y a quelques mois, je vous adressais une question d'actualité visant à connaître les initiatives prises par la Région en matière de prêts sans intérêt pour isoler une maison. Vous m'aviez répondu avoir entrepris une concertation sur ce sujet avec le milieu bancaire afin de mesurer son intérêt sur le dossier et savoir s'il avait été approché par le Fédéral dans ce cadre. Vous aviez, en outre, souligné votre volonté d'obtenir des concrétisations en la matière et vous me disiez être à l'affût de tout dispositif permettant d'atteindre vos objectifs.

Je voudrais aujourd'hui savoir comment ce dossier a évolué.

En outre, sur base du chapitre 8 de la loi-programme relatif à la création du Fonds de réduction du coût énergétique global, je note que le Gouvernement fédéral envisage d'alléger le prix des combustibles pour les ménages afin notamment d'encourager l'investissement dans des mesures structurelles qui réduisent le coût énergétique, mais qui permettent également d'obtenir des effets à court terme. Je note à cet égard que le Gouvernement fédéral procédera, d'une part, par une augmentation de la ristourne fiscale à concurrence de cent millions d'euros d'obligations assortie à la garantie de l'État et d'un avantage fiscal, d'autre part, par la création d'un fonds d'énergie financé à partir de 2006 par une dotation annuelle de deux millions d'euros ; l'objectif de ce fonds étant de stimuler la réduction du coût énergétique dans les habitations privées pour le groupe des plus démunis et d'accorder des prêts bon marché pour l'investissement dans des mesures structurelles visant à réduire le coût énergétique global d'une habitation.

Le Gouvernement fédéral propose, en outre, de répondre aux inefficacités dans le marché, d'éclairer les groupes cibles et de les mettre en contact avec les services disponibles. On utiliserait à cette fin les instruments régionaux relatifs aux audits énergétiques pour procéder ensuite aux préparations, réalisations et suivi des investissements efficaces. L'idée est donc bien de renforcer la dynamique en matière énergétique et d'en faire profiter au maximum les ménages wallons qui vivent dans des logements insuffisamment isolés. Je note à cet égard que 400 à 650 000 logements ne disposent pas, à l'heure actuelle, de fenêtres double vitrage, d'isolation des murs ou de la toiture. Nous sommes donc confrontés à un défi considérable.

Le 5 octobre 2005 s'est tenue une Conférence interministérielle «Environnement» élargie au «climat, aux affaires sociales et au logement». Les Régions y ont accepté la création de ce fonds et pourront être associées à son instauration. Cela suscite ma curiosité et je souhaiterais donc savoir de quelle manière la Région sera associée à ce fonds et comment elle va articuler sa politique avec celle du fédéral.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le débat se poursuit à cet égard entre la Région et le Fédéral. Je vous rappelle qu'initialement, nous nous étions opposés à la création du Fonds fédéral de réduction du coût énergétique global, dans la mesure où aucune concertation n'était intervenue à l'époque avec les Régions tandis que ce projet vise clairement leurs compétences. En conséquence, j'avais marqué mon intérêt sur ce projet, tout en regrettant de ne pas avoir été consulté dans le cadre de sa mise en œuvre.

En concertation avec d'autres Régions j'avais réagi durement après avoir constaté la création de ce fonds dans le cadre de la loi-programme alors que plus aucune réunion de concertation ne s'était tenue depuis le 5 octobre. Ces différentes interpellations ont débouché sur une modification de ce texte aux fins de prévoir, dans la loi, la concertation avec les Régions, notre volonté étant de nous associer à la création de ce fonds. Je

considère en effet que tous moyens nouveaux qui permettraient de réduire notre consommation d'énergie sont les bienvenus.

Les réunions de concertation ont repris au début de cette année et portent actuellement à la fois sur la création de la société qui va gérer le fonds et sur le projet de statut. Nous définirons ultérieurement le groupe cible des personnes les plus démunies et le contrat de gestion de la société.

Le Fédéral doit encore donner les modalités du préfinancement. Enfin, j'ai bien entendu la réaction de l'union des CPAS wallons qui souligne que les plus-values du dispositif ne sont pas claires.

Clairement, nous sommes encore en plein débat. La prochaine réunion aura lieu le 27. Sur ce point, l'Union des CPAS a raison : il faut un élément nouveau. Les groupes cibles ne sont pas encore bien déterminés.

M. Edmund Stoffels (PS). – Cette notion de groupe cible est matière à discussion. Je suppose que celle-ci va être prise lors de la réunion du 27 et j'espère que vous nous informerez du résultat. Un texte réglementé seul ne nous intéresse pas, il faut aussi des résultats sur le terrain.

LA PROBLÉMATIQUE DES DÉPÔTS POUR DÉCHETS INERTES

M. Edmund Stoffels (PS). – Ayant posé une question écrite sur le sujet, le Ministre Lutgen me répond que le sujet relève de votre compétence. Il me suggère de vous poser les questions qui vont suivre, ce que je fais volontiers.

Il confirme par ailleurs qu'il est en effet «de plus en plus difficile de trouver des terrains accessibles pour les déchets inertes valorisables et qu'en effet, les autorisations de modification du relief du sol ne sont octroyées que de façon très limitée», fin de citation du Ministre Lutgen.

Voici le texte de la question que je lui adressais :

«Dans beaucoup de communes, on pose la question de savoir où déposer les terres et les déchets inertes non contaminés ? La réponse des communes me rend perplexe : elles prétendent avoir demandé de pouvoir installer des dépôts, mais ceux-ci n'ont pas été autorisés par la Région wallonne. Le motif du refus : modification sensible du relief du sol.»

Monsieur le Ministre, êtes-vous au courant de la problématique ? Avez-vous connaissance de demandes refusées ? Y a-t-il des perspectives afin de solutionner le problème ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En Région wallonne, la gestion des terres de déblais pose des problèmes depuis de nombreuses années. Déjà, en 1992, une convention d'étude avait été signée avec Tradecowall en vue de localiser des terrains susceptibles d'accueillir ce type de matériaux ou les déchets inertes non contaminés. Cependant, celle-ci n'a jamais été finalisée, la problématique des déblais ayant été intégrée dans le Plan des Centres d'Enfouissement technique (CET) lors de l'inscription aux plans de secteur des 18 sites destinés à accueillir les déchets inertes.

Vu le volume croissant de terres de déblais et de déchets inertes (en moyenne : 6 millions de tonnes par an) et vu l'impact du transport sur leur gestion, il avait été décidé, à l'initiative de la SPAQuE, d'inscrire un nombre de sites suffisant en vue de réduire le coût du transport et les problèmes de mobilité.

Cependant, dès la mise en œuvre du Plan wallon des CET qui, je le rappelle, date de 1998, il est très vite apparu, d'une part, que la plupart des entrepreneurs n'étaient pas disposés à payer les frais inhérents à la mise en CET de leurs terres de déblais et/ou déchets de construction (100 euros/tonne pour les déchets de classe 1, un euro/tonne pour les déchets inertes et 0,25 euro/tonne pour les déchets dits valorisables), d'autre part, qu'il n'était pas très logique de combler les CET à l'aide de terres de déblais et/ou de déchets inertes non contaminés et valorisables.

L'adoption de l'arrêté du Gouvernement wallon du 14 juin 2001 favorisant la valorisation de certains «déchets», autorise l'utilisation de matériaux, qui étaient jusqu'alors classés comme déchets, moyennant un certain nombre de conditions. Je vous renvoie à la classification établie par ledit arrêté qui relève par ailleurs des compétences de mon Collègue M. Lutgen.

Vu l'ampleur du problème dans certaines provinces, et je pense plus particulièrement à la province du Luxembourg, la DGATLP a pris l'initiative de demander à toutes les communes de ladite Province les terrains que celles-ci seraient éventuellement prêtes à mettre à la disposition des entrepreneurs en vue du dépôt définitif de leurs terres de déblais via une demande de modification du relief du sol.

Malheureusement, le faible nombre de sites proposés concernait généralement des anciennes carrières (sablères), des terrains humides, des fonds de vallées dont certains sont repris dans les périmètres Natura 2000 ou en zone inondable.

En ce qui concerne le remblaiement des anciennes carrières, les demandes de permis d'urbanisme en vue de modifier le relief du sol ont effectivement fait l'objet d'un avis défavorable de l'administration sur base notamment de l'ancien article 32 qui stipulait : «la zone d'extraction est destinée à l'exploitation des carrières et de leurs dépendances ainsi qu'au dépôt de résidus de l'activité d'extraction (...). Au terme de l'exploitation, la zone devient une zone d'espaces verts (...)».

De même que, sur la base des articles 22 à 25 portant sur le réaménagement en fin d'exploitation qui préconisent un retour à des milieux de grande qualité biologique.

Lesdites conditions sectorielles sont issues du constat de grande qualité biologique établi par les spécialistes des carrières qui n'ont pas fait l'objet de remblais et au sein desquelles la nature a repris ses droits, conférant à de nombreux sites une valeur écologique. Certaines anciennes exploitations ont d'ailleurs parfois été retenues au sein du réseau Natura 2000.

Sur base de ce constat et les dispositions légales en vigueur actuellement, on pourrait, à titre exceptionnel, autoriser les projets visant :

- l'assainissement préalable d'un site pollué, comprenant l'évacuation des déchets vers un site autorisé puis le dépôt de terres non contaminées, pour autant que le projet ne présente pas d'autres contraintes pour l'environnement au sens large (charrois y compris) ;
- la stabilité d'une paroi ou versant d'une excavation pouvant avoir un impact sur la sécurité publique ou l'intégrité des terrains limitrophes.

Il y a lieu d'être particulièrement vigilant au sujet des demandes portant sur le remblaiement des terrains inclus dans le périmètre d'aléas inondations, des zones humides d'intérêt biologique et surtout dans les périmètres Natura 2000.

Pour les inondations, il faut, à mon avis, empêcher les remblais au sein des périmètres d'aléas élevés afin de préserver un champ d'expansion aux crues.

Au sein du périmètre d'aléas moyens et faibles, il y a lieu d'imposer une étude hydraulique dont l'objectif est d'analyser les conséquences de tels remblais.

Pour les sites Natura 2000, il y a lieu de distinguer les habitats prioritaires et les sites non prioritaires. Dans ces cas particuliers, une demande d'avis est systématiquement adressée à la Direction de la Nature et des Forêts de la DGRNE.

En ce qui concerne l'utilisation des terres de déblai ou décontaminées (déchets «valorisables»), leur destination principale correspond aux grands travaux de Génie civil et aux travaux d'aménagement des zones destinées à l'urbanisation. On peut aussi les utiliser lors de travaux d'assainissement de sites pollués et dans le cadre des plans de réhabilitation des CET.

La SPAQuE a été chargée d'établir un état des lieux en matière d'élimination de déchets de construction et de démolition. L'objectif était de définir la capacité suffisante pour accueillir ce type de matériaux durant la prochaine décennie. Le critère principal visait l'accessibilité, en vue de permettre à tout opérateur de disposer d'un lieu d'élimination endéans les 25 minutes.

Selon l'étude, les terres de déblais constituaient la part la plus importante des volumes enfouis dans les CET, preuve en étant qu'il y a encore un très gros effort de la part des auteurs de projets pour intégrer la problématique des remblais/déblais dès la conception du projet, ce qui limiterait déjà drastiquement les volumes de terre à exporter lors de la mise en œuvre.

Il reste qu'il est plus qu'urgent de trouver des sites susceptibles d'accueillir des volumes de terre de déblais qu'il n'est pas toujours possible d'intégrer au projet comme c'est généralement le cas en zone densément urbanisée.

Dans une politique qui prône les économies de moyens et d'énergie, il est plus cohérent de diminuer ces volumes à la source.

En ce qui concerne l'établissement d'un réseau de sites susceptibles d'accueillir des volumes en surplus, je ne ferme pas la porte à ce genre de demandes, pour autant qu'elles apportent une valeur ajoutée en termes de loisirs ou d'environnement et qu'il ne s'agisse pas, ni plus ni moins, d'un dépôt définitif de matériaux dont il faudra assurer le contrôle de la mise en œuvre dans le respect des prescriptions légales en vigueur en Wallonie.

Si on se réfère aux observations formulées ci-dessus, il est évident qu'il n'est pas facile de trouver des sites aptes à recevoir ce type de dépôt et que la contrainte liée au charroi est loin d'être négligeable. C'est pourquoi, certains ont d'ores et déjà suggéré d'édifier des buttes ou des terrils, voire de combler certaines dépressions à proximité des grands axes routiers ou autoroutiers. Si cette option devait être retenue, il y aurait lieu de tenir compte, en plus, de l'impact paysager, de la stabilité (en fonction de la texture) et de l'impact foncier (perte de terres agricoles).

En attendant la localisation de nouveaux sites, les seules solutions à préconiser sont :

- accroître la valorisation des déchets inertes ;
- réduire la production des terres de déblais ;
- refuser les permis visant des terrains dont la topographie n'est pas propice à la construction ou ceux destinés à accueillir des terres ou des déchets en provenance des pays ou régions limitrophes.

Comme vous le savez, le problème n'est pas simple. La dernière suggestion évoquée, qui consiste à combler certaines dépressions, sera sans doute celle qui sera adoptée.

M. Edmund Stoffels (PS). – Je vous remercie pour cette réponse aussi précise que technique. Vous devez sans doute comprendre le désespoir des entités locales qui sont confrontées à ce problème.

LES RAISONS DE LA DIMINUTION DE LA CONVENTION AVEC L'ISSeP

M. Edmund Stoffels (PS). – Si mes informations sont correctes, l'ISSeP s'est vu confier, par une convention signée avec la Région wallonne, une mission d'audit énergétique, pour 2004. Était prévu un montant de 200.000 euros, afin de lui permettre d'identifier les potentialités et d'améliorer les résultats quant à la performance énergétique des bâtiments de la Région wallonne, bâtiments à travers lesquels nous devons montrer le bon exemple.

J'ai appris récemment que, pour l'année 2005, la convention est prête à être signée. Elle va être dotée d'un montant correspondant à un quart du montant octroyé par votre prédécesseur, soit 50.000 euros. À moins que tous les travaux en matière d'audit énergétique soient déjà accomplis, cela traduirait dans la pratique une volonté de ne plus optimiser au même rythme les performances énergétiques des bâtiments de la Région wallonne ; conclusion qui me rend perplexe parce qu'elle contraste avec la politique telle que vous l'annoncez devant ce Parlement ou à l'opinion publique.

Afin d'éviter de tomber dans le piège d'interprétations spéculatives, je me permets dès lors de vous demander quelques informations :

- quel est le résultat pratique en matière d'audit énergétique de la convention 2004 entre la Région wallonne et l'ISSeP ? Quels sont les résultats proposés par l'ISSeP ? De quelle façon la Région wallonne en a-t-elle tenu compte pour optimiser le résultat ?
- pensez-vous que l'ISSeP, pararégional de type A qui travaille sous l'ordre du Gouvernement wallon, est le partenaire idéal pour réaliser les audits demandés ? Y a-t-il d'autres partenaires envers lesquels vous auriez une confiance plus soutenue en la matière ?
- confirmez-vous que la convention 2005 est seulement prête à être signée ? Dans l'affirmative, comment expliquer ce retard ? Plus important encore, que faire pour éviter un tel retard pour la convention 2006 ?
- comment évaluez-vous les besoins actuels et futurs en matière d'audit énergétique des bâtiments de la Région wallonne ? Avec quelle ampleur l'augmentation des prix du pétrole pèse-t-elle sur le ou les budgets de la Région ? Etes-vous en mesure de présenter un bilan CO₂ des bâtiments publics de notre Région ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Une subvention de 200.000 euros a été signée en 2004 entre l'ISSeP et le Ministre de l'Énergie (prise en charge de 75 %), mais aussi par le Ministre-Président, compétent pour la gestion de bâtiments régionaux (prise en charge de 25 %).

Lors du premier comité d'accompagnement qui s'est tenu sous le Gouvernement précédent, il a été demandé de commencer par l'audit de 4 bâtiments de la Région wallonne (DGTRE et DGRNE à Namur et les bâtiments du MET D151 et IG42 à Liège).

Les résultats des audits de ces 4 bâtiments nous ont été remis au début de l'année 2005. Le Comité d'accompagnement a examiné ces résultats et a demandé à l'ISSeP de fournir des compléments d'information au rapport initial en utilisant le solde de la subvention. Ces informations complémentaires nous ont été transmises fin décembre 2005. Une réunion du comité d'accompagnement doit être fixée prochainement pour valider ces compléments.

Parallèlement, il a été convenu entre le Ministre-Président et moi-même d'octroyer une nouvelle subvention de 50.000 euros pour la réalisation de l'audit de deux nouveaux bâtiments.

Il n'est donc pas ici question d'une convention ou dotation octroyée annuellement, mais bien de subventions allouées en fonction des besoins de la Région wallonne.

Vous m'interrogez sur le fait de savoir si l'ISSeP est le partenaire idéal pour ce type de mission. Pour le comité d'accompagnement, l'ISSeP dispose du personnel et d'une certaine compétence pour la réalisation d'audits énergétiques. Pour ce qui me concerne, la suite des subventions dépendra des résultats de la nouvelle mission qui vient d'être confiée à l'ISSeP.

Au niveau de la subvention pour les deux audits complémentaires, je vous confirme que, pour ma part, elle est bien engagée et signée. Pour ce qui concerne l'engagement de la partie à charge de la Ministre-Présidence, je vous invite à poser la question à M. Di Rupo.

Pour ce qui concerne le bilan énergétique des bâtiments de la Région et l'impact de l'augmentation du coût du pétrole sur le budget de la Région wallonne, au même titre que n'importe quel bâtiment du secteur tertiaire, je vous invite à interpellier mon Collègue en charge des bâtiments de la Région.

Par ailleurs, dans le cadre des nouvelles constructions de bâtiments de la Région, des contacts réguliers ont lieu entre l'administration de l'Énergie et le MET.

Pour vous citer un exemple, dans le bâtiment se trouvant à l'îlot St Luc, la puissance moyenne électrique est inférieure à 8W/m² pour 500 lux en moyenne dans les 12.000 m² de bureaux. Des automates programmables, éteignent automatiquement l'éclairage des bureaux, couloirs, escaliers et parkings ainsi que les prises (sauf informatique) en fin de journée et les week-ends.

M. Edmund Stoffels (PS). – Dans la première convention, la tâche consistait à faire l'audit énergétique de deux bâtiments. Aujourd'hui, le nombre s'élève un peu. C'est un début, mais nous sommes loin du nombre total.

LA RÉHABILITATION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE EN WALLONIE

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Sur l'ensemble de la Wallonie, 103 sites d'activité économique désaffectés entrant en ligne de compte pour la réhabilitation paysagère et environnementale ont été choisis par le Gouvernement wallon. Le 3 janvier dernier, vous annonciez dans un communiqué qu'il s'agissait là d'un fabuleux cadeau pour les 52 communes concernées et leurs habitants, ces sites représentant un danger potentiel sur le plan de la santé ou une balafre environnementale.

Mais à y regarder de plus près, les choix posés sont interpellants puisque nombre d'entre eux sont déjà en cours d'assainissement sur base d'initiatives privées, c'est-à-dire sans que les pouvoirs publics ne déboursent un cent.

Dans le Hainaut occidental, il y avait sept sites concernés dans la liste et ils sont aujourd'hui totalement dépollués. Ce sont souvent les propriétaires privés qui s'en sont occupés.

Comment vos services ont-ils procédé pour établir le recensement des sites qui entraient dans le cadre de la réhabilitation? Quels ont été les critères pour arrêter cette liste de 103 sites? Comment expliquer ce décalage entre la réalité du terrain et vos intentions?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Puisque votre question est politique, je vais vous donner une réponse politique. Nous avons un grand nombre de sites pollués qui doivent être réhabilités. Jusqu'il y a peu, la Région wallonne avait un crédit d'environ 20 millions d'euros par an. Face au défi qui nous attend, nous ne pouvions rester les bras ballants et j'ai donc fait une proposition au Gouvernement qui l'a acceptée : dans le cadre du Plan Marshall, 243 millions sont réservés aux sites pollués. Le critère de sélection est l'impact de ceux-ci sur la santé des citoyens. Une grande rigueur est nécessaire pour traiter les sols de ces sites.

Quant aux sites non pollués ou peu pollués, ils n'ont pas été oubliés. Certains sites sont estimés non pollués, mais parfois, au cours de la réhabilitation, il se révèle qu'une poche de pollution ait subsisté. Des crédits sont alors nécessaires pour traiter le problème. Nous réservons là 100 millions d'euros auxquels s'ajoutent les crédits ordinaires, la taxe de la Région et la revente des terrains une fois ceux-ci réhabilités.

Pour ces terrains, peu ou pas pollués, soit la SRPE intervient, soit nous subventionnons à 100 % l'entrepreneur public, soit – et c'est une nouveauté – des partenariats public-privé pourront être mis en place pour réhabiliter certains sites.

Si le propriétaire n'a pas assez d'argent, nous l'aidons selon le principe suivant : il met deux euros, nous en mettons un.

Comment avons-nous déterminé cette liste de sites pollués ? Nous sommes partis de l'inventaire qui existe depuis 1994 et qui a été réactualisé en 2002. M. Foret avait bien entendu commencé certains travaux. Sur les 103 sites, une partie est déjà terminée, une autre est en cours et une troisième va commencer. Cet état d'avancement va nous permettre de publier bientôt une nouvelle liste qui restera ouverte. J'ai d'ailleurs écrit à toutes les communes afin de la réactualiser.

Nous allons nous retrouver avec 450 millions d'euros pour réhabiliter ces sites. C'est six fois plus que les crédits utilisés autrefois.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – La question que je vous posais concernait le choix procédural et la responsabilité de ce choix. Le Gouvernement pense-t-il que la Wallonie est restée inactive depuis 2002 ? À l'heure actuelle, je n'ai toujours pas reçu le courrier auquel vous faites allusion, mais je pense qu'il aurait plutôt fallu l'envoyer il y a 18 mois. Si l'on regarde les chiffres de plus près, on se rend compte que, sur 8 % des sites, il n'y a déjà plus rien à faire. Avec de tels calculs, j'ai des craintes pour le Plan Marshall lorsque je lis vos déclarations.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – M. Foret avait abandonné la technique des SIR pour celles des SAED. La première technique ne dure pourtant qu'un an et sept mois alors que la deuxième dure huit ans ! Par ailleurs, M. Foret n'avait pas de crédits aussi importants que les nôtres. J'ai eu la correction de continuer les travaux commencés par mon prédécesseur et, si c'est nécessaire, dans trois mois, une nouvelle liste sera publiée.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Ce que je comprends, c'est que M. Foret faisait mieux avec moins.

Imaginez aussi l'impression des privés qui ont réalisé les travaux à leurs frais et qui, ensuite, retrouvent dans les journaux leur site dans la liste des sols qui doivent être dépollués.

L'ACCORD SUR L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

LA DIRECTIVE EUROPÉENNE SUR LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS

M. Daniel Senesael (PS). – Le 14 décembre 2005, le Parlement européen a confirmé son accord avec le Conseil sur une directive visant à encourager les États Membres à économiser l'énergie et à l'exploiter de manière plus efficace dans les foyers domestiques et le secteur public.

Cette directive, relative à l'efficacité énergétique dans les utilisations finales et aux services énergétiques, entrera bientôt en vigueur.

Le compromis dégagé invite les États Membres à économiser, dans les neuf ans suivant l'entrée en vigueur de la directive, 9 % de l'énergie distribuée ou vendue aux utilisateurs finaux.

Si les objectifs ne sont pas contraignants, mais simplement indicatifs, les «États Membres seront contraints de préparer trois plans d'action d'efficacité énergétique pluriannuels». Dans le premier, à soumettre à la Commission au plus tard le 30 juin 2007, ils devront se fixer un objectif intermédiaire au cours de la troisième année. Dans les trois plans (le deuxième devant être soumis avant le 30 juin 2011 et le troisième avant le 30 juin 2014), les États Membres devront définir les mesures à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs.

L'accord prévoit que les États bénéficient d'un délai de deux ans pour transposer la directive dans le droit national, à l'exception du premier plan d'action qui devra être soumis d'ici le 30 juin 2007 et révisé par la Commission avant le 1^{er} janvier 2008.

Le secteur public devra montrer l'exemple. Les États Membres sont invités à élaborer et rendre publiques des orientations visant à faire de l'efficacité énergétique un critère d'évaluation pour l'adjudication des marchés publics.

L'information aux consommateurs est renforcée. Désormais, les consommateurs auront accès à des factures détaillées et régulières sur leur consommation d'énergie.

Je voudrais savoir ce que le Gouvernement wallon a déjà entrepris afin de pouvoir mettre cette directive européenne en application.

Il semble établi que l'économie d'énergie de 1 % par an pourrait diviser par deux les émissions de CO₂ et permettre à l'Union européenne de réaliser l'objectif de Kyoto de réduire des émissions de 8 % dans l'Union européenne au cours de la période 2008-2012.

Quelles sont les prochaines étapes à franchir au niveau de la Région ?

Mme Isabelle Lissens (MR). – Je souhaiterais également vous interroger sur la directive européenne concernant la performance énergétique des bâtiments et la transposition de celle-ci dans la législation wallonne.

Les dispositions de la directive européenne vont donc toucher l'ensemble des constructions et pas seulement les bâtiments nouvellement construits.

Cette directive devait être transposée pour le 4 janvier 2006 dans la législation wallonne.

Vous nous avez déclaré que le projet de décret transposant la directive serait débattu au Parlement dans les tout prochains mois. En avril dernier, vous assuriez que vous seriez prêt à temps pour l'échéance 2006.

Toutefois, lors d'une dernière question sur le même sujet en novembre, vous avez annoncé que l'échéance de 2006 ne serait pas respectée et que vous espérez avoir transposé la directive en septembre 2006.

Quelles sont les raisons qui expliquent le retard que vous avez pris dans ce dossier ? Où en êtes-vous dans l'avancement de celui-ci ? Nous confirmez-vous que celui-ci sera terminé pour septembre de cette année ?

Quelles sont les conséquences concrètes de cette absence de transposition dans les délais ? On parle d'éventuelles sanctions à l'encontre de la Région wallonne. Qu'en est-il réellement ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nous sommes confrontés aujourd'hui au devoir d'intégrer un certain nombre de directives européennes. Sommes-nous en retard ? Oui et non, puisque notre Code contient déjà bon nombre de choses en adéquation avec ces directives.

Sans vouloir critiquer qui que ce soit, il faut bien avouer que, lorsque je suis arrivé, il y avait une véritable page blanche sur le sujet.

Aujourd'hui, la plupart des pays européens n'ont pas encore réussi à intégrer cette Directive européenne. Je peux vous confirmer que l'avant-projet de décret «performance énergétique des bâtiments» est rédigé. Il va suivre sa vie politique : les intercabinets, les instances d'avis, le Conseil d'État, puis le Parlement. Le texte devait arriver devant vous en automne et vous pourrez voir que ce n'est pas un texte simple.

Par ailleurs, nous ne sommes pas restés inactifs : nous avons réuni architectes et entrepreneurs, des prix ont été remis, les dossiers les plus intéressants ont été primés.

Je demande encore quelques mois de patience à toutes celles et à tous ceux qui sont passionnés par le sujet.

Votre question réfère à la transposition, dans notre Région, de la future directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'efficacité énergétique dans les utilisations finales et aux services énergétiques.

Je vous confirme que la prochaine entrée en vigueur de cette directive ne m'a pas échappé.

Le Gouvernement wallon n'a d'ailleurs pas attendu l'entrée en vigueur de cette directive pour développer une action volontariste en matière efficacité énergétique. Depuis de nombreuses années, les Exécutifs qui se sont succédé ont développé diverses lignes d'action visant à valoriser des compétences régionales en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie et d'énergies renouvelables.

A partir de 1999, un effort de systématisation a été entamé, afin d'explicitier les objectifs et les actions secteur par secteur et de chiffrer ceux-ci à l'horizon 2010.

Mon texte en la matière se situe à la croisée des chemins entre les considérations politiques, techniques et scientifiques.

M. Daniel Senesael (PS). – Je prends acte des réponses de M. le Ministre et j'attends l'évaluation de ce que les communes pourront en faire.

Mme Isabelle Lissens (MR). – Je remercie le Ministre pour sa réponse. Il faut reconnaître qu'un retard important existe en la matière. Toutefois, je me réjouis que le texte soit rédigé et que je pourrai bientôt le lire. Enfin, je note qu'il est un peu facile d'imputer la responsabilité de ce retard à votre prédécesseur.

L'AVENIR DE LA DIVISION DE L'ÉNERGIE

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Le Plan Marshall a prévu la prochaine fusion de la DG TRE et de la DG EE, ce qui vise à rapprocher les deux Directions générales qui sont, pour la plus grande partie de leurs activités, orientées vers les entreprises.

Il est nécessaire d'évoquer ici l'avenir de la Division de l'Énergie, dont la proximité avec les activités de cette future Direction générale est nettement moins évidente.

Quelle est votre position par rapport à cette Division ? Quel est, en outre, l'état d'avancement de ce dossier ?

Je pense utile de rassurer les agents concernés.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en son nom et au nom de M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique . – Je vous confirme que, dans le cadre du Plan Marshall, il avait été convenu de rapprocher les divisions qui retiennent votre attention. Toutefois, je ne veux en aucun cas remettre en cause l'administration de l'énergie telle qu'elle existe actuellement. Nous étudions les différentes formules, mais j'ai décidé d'écarter de la fusion l'Administration de l'Énergie.

On verra si la fusion entre la DG EE et la DG TRE aboutira, mais rien ne changera pour l'énergie. Les différentes formules possibles quant à son avenir seront étudiées, en prenant en considération les avantages et inconvénients qui y seront assortis. Toutefois, je m'opposerai au démembrement de la Division de la Recherche.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Il s'agit d'un souci commun qui tient compte de l'importance de la division concernée. Pouvez-vous rassurer celle-ci ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je l'ai fait.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Dans quels délais les décisions interviendront-elles ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vous donnerai les décisions quand elles seront prises. La situation telle qu'existante convient aux intéressés.

M. Edmund Stoffels (PS). – La Ligue des droits de l'Enfant nous interpelle sur une situation – je cite – dramatique ou de maltraitance grave. Il me semble important de mettre clairement ces éléments sur la table du Parlement wallon afin de donner au Ministre la possibilité de réagir et d'améliorer la situation.

Si je résume le courrier de la Ligue des droits de l'Enfant : «Actuellement les enfants porteurs de handicaps sont scolarisés au sein d'établissements spécialisés qui ne sont pas légion. Souvent, ces enfants doivent faire des dizaines de kilomètres pour intégrer l'école la plus proche de leur domicile».

Afin de garantir l'obligation scolaire, les Régions organisent un système de bus gratuits qui assurent les déplacements des enfants. Pour ce faire, la Région wallonne met en place quotidiennement entre 700 et 800 circuits différents qui sont effectués, la plupart du temps, par des transporteurs indépendants.

Pour 29 % de ces enfants, la durée des déplacements dépasse deux heures et peut aller exceptionnellement jusqu'à six heures par jour.

Nous estimons qu'il s'agit de maltraitance grave, eu égard aux conséquences que cela peut entraîner, d'autant qu'il s'agit d'enfants ayant un handicap qui les pénalise déjà lourdement.

Fin septembre, vous avez commandé un audit du transport scolaire. D'après les informations qui nous avaient été données à l'époque, les résultats étaient attendus pour la fin novembre 2005. Les familles attendent que la recherche de solutions donne la priorité à l'humain. Quant à nous, il nous semble impensable que l'on ne puisse solutionner, le plus rapidement possible, cette problématique grave. Qu'en est-il de l'évolution de cette situation ?

L'audit du transport scolaire est-il terminé comme cela avait été promis aux parents ? Quels sont ses constats et quelles conclusions politiques comptez-vous en tirer lors de l'élaboration du nouveau décret relatif au transport scolaire ? Quels seront les mesures les plus urgentes et votre calendrier politique des mesures à mettre en œuvre ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le transport scolaire a été mis en place suite au Pacte scolaire de 1959 afin de garantir à chaque enfant l'accès à l'école de libre choix philosophique la plus proche de son domicile. Actuellement, 900 circuits de ramassage scolaire transportent environ 29 000 élèves, dont 14 560 de l'enseignement spécialisé, vers leur école.

Comme le souligne la Ligue des droits de l'Enfant, certains types de handicaps ou certaines options obligent les élèves à parcourir des dizaines de kilomètres pour fréquenter l'école la plus proche de leur domicile. De plus, en vertu du Pacte scolaire, les parents choisissent le caractère philosophique de l'établissement scolaire, ce qui peut encore allonger le trajet.

En fonction de la distance à parcourir et des conditions de circulation, le temps de parcours de certains élèves est malheureusement incompressible, même en ayant recours à des services taxis. L'établissement d'une norme de temps en trajet d'une heure maximum ne peut dès lors être envisagé tel quel.

Par ailleurs, en moyenne, le car scolaire est immobilisé une fois par enfant à prendre en charge. Ce temps est multiplié quand il s'agit d'enfants voiturés. Le temps de parcours peut donc être un peu réduit en dédoublant certains circuits et en transportant moins d'élèves par véhicule, mais pareille mesure n'est mise en place que si elle a un réel impact sur le temps de transport et s'il n'y a pas d'autres alternatives.

Le TEC Charleroi envisage de lancer une expérience pilote en collaboration avec des directions d'écoles et des parents. Il s'agira de déterminer des points où les élèves se regrouperont avant d'être pris en charge, afin de réduire le nombre d'arrêts et de limiter le temps de parcours.

Une autre piste est l'inversion du sens des circuits afin de diminuer les temps de parcours journaliers. Pour avoir un point de vue objectif, j'ai commandé un audit sur le transport scolaire. Le rapport final m'a été transmis, mais il doit encore être approuvé par le comité de suivi. Ses recommandations seront débattues dans les prochains jours et de nouvelles mesures seront éventuellement envisagées sur cette base.

LA PROBLÉMATIQUE DE LA PRESSION FONCIÈRE EN WALLONIE

M. Edmund Stoffels (PS). – J'ai déjà abordé avec vous la problématique de la pression foncière en Wallonie dans le cadre d'une question écrite et souhaiterais aujourd'hui poursuivre la discussion sur ce sujet. Suite à

une question orale développée avant les vacances d'été 2005, vous aviez annoncé des solutions à l'automne. Aujourd'hui, je reste sur ma faim en la matière et souhaite en conséquence revenir sur ce débat. Pour rappel, je vous demandais, le 12 décembre 2005, quelles sont les communes où le mètre carré de terrain à bâtir se vend en moyenne plus cher que les 150 % de la moyenne wallonne. Vous m'avez donné une réponse complétée d'un tableau qui retenait par secteur d'aménagement les communes présentant pour au moins deux des années 2002, 2003 et 2004 un prix moyen des terrains à bâtir d'au moins 150 % du prix wallon.

Je vous avais également interrogé sur le degré d'urgence à considérer en la matière et vous demandais de manière plus précise quel était, dans les communes identifiées par la superposition des plans cadastraux et les plans du secteur, le nombre d'hectares non bâtis situés en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère rural. Je vous demandais l'estimation du nombre d'hectares situés en ZACC ou en zone bleue ou blanche de certaines communes.

Vous m'avez répondu que vous disposiez des résultats d'une convention passée avec l'ICEDD portant sur l'identification et l'évolution de la disponibilité brute des zones destinées à l'urbanisation du plan de secteur et des zones d'aménagement communal concerté au 1^{er} janvier 2003. Vous précisiez, en outre que, dans le cadre de cette convention, une carte de disponibilité foncière serait établie pour chaque commune wallonne tandis que différents tableaux reprenant les superficies concernées selon les différents types de ventilation seraient réalisés.

A près de cinq semaines de notre échange, je n'ai encore pu disposer d'aucun des éléments annoncés. Ma frustration est d'autant plus grande, lorsque je suis interrogé par des candidats bâtisseurs auxquels je ne peux que répéter que la réponse du Ministre ne m'est pas encore parvenue.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – L'inventaire de la disponibilité foncière nette est en cours de réalisation. J'ai également demandé à mon administration de faire cartographier la disponibilité foncière dans le cadre d'une convention avec l'ICEDD afin de faire réaliser une cartographie des dispositions commune par commune. Cela sera très utile et donnera une bonne vision des espaces, tout en facilitant les comparaisons. J'attire toutefois votre attention sur ce qu'il s'agit de dispositions brutes, étant entendu qu'il n'est pas possible de tenir compte de toutes les contraintes et faisabilités techniques de certaines parcelles, ou encore de la disponibilité effective des terrains eut égard aux rétentions existantes à la vente. L'étude est donc intéressante, mais il existe différentes réserves à son égard.

Pour ce qui concerne les zones à forte pression foncière, un accord semble possible pour revoir ce qui existe, notamment en matière de plafond cadastral. En outre, nous devons nous pencher sur certaines aides régionales et prendre des décisions relatives aux aides accrues en zones privilégiées. Il faut des mesures différentes pour lutter contre les zones à forte pression foncière qui chassent les petits et moyens revenus.

M. Edmund Stoffels (PS). – Je remercie le Ministre pour sa réponse. Je ne lui demande bien évidemment pas toutes les communes concernées mais je suis intéressé par le fait de connaître la liste des communes retenues comme à forte pression foncière.

Pour ce qui concerne la cartographie, même s'il s'agit des disponibilités brutes puisque l'administration ne peut pas savoir si les propriétaires actuels veulent vendre ou non, il s'agit d'un point de départ, et surtout, d'un élément qui mettra les communes devant leurs responsabilités, ce qui est mon objectif.

L'UTILISATION PAR LES TEC DES BIOCARBURANTS

M. Daniel Senesael (PS). – Je vous interrogeais récemment sur l'utilisation des biocarburants dans les TEC. Depuis, la Directive européenne 2003/30/CE invite les États membres à faire en sorte qu'un pourcentage minimal de biocarburant soit proposé sur le marché. L'utilisation et la production de biocarburant doivent donc être assurées à moyen terme sur le sol wallon.

Selon vous, l'utilisation du biocarburant est soumise à trois conditions qui sont d'abord l'entrée en vigueur de la défiscalisation sans laquelle ces carburants ne pourraient pas être compétitifs. Le Gouvernement fédéral attendait, à cet égard, l'aval de la Commission européenne sur les mesures de défiscalisation qu'il avait adoptées. Cela vient d'être obtenu, si j'en crois les Ministre Laruelle et Reynders. Une deuxième condition était l'obtention de l'accord des constructeurs de véhicules sur la compatibilité de leurs moteurs avec les biocarbu-

rants, ce qui ne devrait poser aucun problème si la proportion d'huile végétale n'est pas supérieure à 5 %. La troisième condition était que la filière biocarburant puisse assurer la production, la préparation et la distribution de ses produits pour un coût kilométrique équivalent à celui de la filière diesel classique.

Dès lors que, sur votre proposition, le Gouvernement wallon approuvera bientôt les contrats de gestion mobilité 2005-2010 entre la Région, la SRWT et les TEC et que ces contrats de gestion reprendront l'engagement du groupe TEC à poursuivre l'innovation technologique de son matériel roulant, pour quand estimez-vous possible de concrétiser la circulation de bus respectueux de l'environnement ? Disposez-vous d'une estimation des économies ainsi réalisées ? Par ailleurs, comment comptez-vous organiser l'adaptation et le renouvellement de la flotte des véhicules TEC ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vous confirme que le renouvellement de la flotte est un processus continu au sein des TEC et que 675 nouveaux bus seront achetés sur la période 2005-2009. Nous n'aurons aucun problème de compatibilité lors de l'utilisation des biocarburants dès lors que leur proportion ne dépassera pas 5 %. Je vous rappelle par ailleurs qu'au cours de son Conseil d'administration du 7 octobre 2004, la SRWT avait d'ores et déjà adopté un plan de renouvellement de son matériel roulant présentant entre autres les meilleures performances en matière d'utilisation de l'énergie.

Lors de la signature prochaine du contrat de gestion 2006-2010, le groupe TEC s'engagera à poursuivre ses efforts en la matière, en expérimentant avant la fin de l'année un véhicule bi-modes diesel-électricité et l'utilisation de biocarburants dès que ceux-ci seront disponibles à un prix ne dépassant pas celui du diesel classique.

Si le Gouvernement fédéral respecte ses engagements en matière de défiscalisation complète, le recours aux biocarburants par les TEC sera mis en place. Par ailleurs, nous devons également revoir les garanties moteur avec les constructeurs et les contrats de livraisons des carburants classiques.

M. Daniel Senesael (PS). – Le préalable est effectivement la défiscalisation au niveau fédéral. Je soutiens la détermination du Ministre dans ce dossier et souligne que la mise en œuvre des contrats de gestion interviendra également en la matière.

LES CONSÉQUENCES DE LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ DE L'ÉNERGIE SUR LES FINANCES COMMUNALES

M. Willy Borsus (MR). – Je souhaite vous interroger sur les conséquences de la libéralisation du marché de l'électricité et du gaz, puisque les intercommunales d'énergie devront limiter leurs activités à la seule gestion du réseau de distribution. La perte des dividendes liée aux activités de fourniture pèsera différemment sur les finances communales en fonction des entités concernées.

Le décret de décembre 2002 a introduit la notion de redevance. Je souhaiterais faire le point avec vous sur ce dossier, notamment pour ce qui concerne les redevances dans le cadre du secteur gazier. Qu'en est-il de la possibilité d'étendre l'assiette de redevance et des autres pistes étudiées en la matière par le Gouvernement wallon ? Je note que le manque à gagner par les communes suite à la libéralisation ne sera pas négligeable.

La Flandre a posé d'autres choix en la matière.

Je souhaiterais savoir quelles solutions le Gouvernement préconise afin de limiter les pertes financières des communes.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – M. Borsus a développé une excellente question à laquelle je vais répondre en faisant référence au rapport qui vient d'être publié par Dexia sur la situation financière des communes et aux problèmes qui risquent de se poser jusqu'en 2008.

A cet égard, Dexia pointe une diminution des dividendes communaux perçus en matière d'énergie, lesquels sont issus à la fois de la vente d'énergie et de l'activité de gestion du réseau de distribution.

Dans le même rapport, Dexia souligne le poids sur les finances communales des transferts opérés en matière de Police, de CPAS et d'Incendie. Ce rapport contribue à démontrer notamment que la réforme des polices n'est pas indolore pour celles-ci. Je vous rappelle par ailleurs que la réforme fiscale n'est pas compen-

sée et prive les communes de certaines recettes. L'étude souligne par ailleurs une augmentation des dépenses communales supérieure à celles des recettes.

Vous avez évoqué la problématique des dividendes. Selon le rapport Dexia, en 2004, les communes ont reçu 145 millions d'euros au titre de leur participation dans les GRD, ce qui représente 3,4 % du budget ordinaire. Je vous rappelle toutefois que la partie des dividendes liée à la vente d'énergie est directement visée par la libéralisation et subira pleinement son effet le 1^{er} janvier 2007. Les intercommunales ont acquis une participation dans le fournisseur ECS, filiale d'Electrabel, afin de compenser partiellement les pertes de l'activité de vente d'énergie, mais la perte de dividendes se fera ressentir par les communes à partir de 2008.

Des compensations peuvent être envisagées, comme la taxe Elia à laquelle la Flandre a fini par renoncer suite aux critiques qu'elle a suscitées. Quant à la redevance de voirie pour l'électricité, elle a rapporté 35 millions d'euros en 2005. La redevance de voirie pour le gaz n'a, pour sa part, pas été mise en application. Il faut à cet égard tenir compte de ce que l'on a annoncé une augmentation du prix du gaz de l'ordre de 20 %. Annoncer en outre une augmentation supplémentaire de ce prix sous l'effet d'une redevance mérite réflexion.

Des références sont faites à la Flandre. J'attire votre attention sur le fait qu'en Flandre, les communes ont augmenté leur fiscalité.

M. Willy Borsus (MR). – Ceci me semble conforter une étude internationale qui plaide pour un renforcement des moyens dont disposent les communes et souligne que l'avenir sera fortement différent au Nord et au Sud du pays, étant entendu, notamment que la Flandre ne sera plus endettée. Il faudra voir comment les communes vont vivre.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les fiscalités régionales et communales en Flandre sont beaucoup plus importantes qu'en Wallonie. Nous faisons mieux que la Flandre à cet égard. De plus, il ne faut pas omettre de rappeler ce qu'a fait le Fédéral. Si la réforme des polices avait été neutre, nous ne serions pas obligés d'intervenir. De plus, la réduction de l'impôt des personnes physiques n'a pas été compensée. Le Fédéral a rejeté ses responsabilités sur les Régions.

LA DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS D'URBANISME N° 1 PAR LES COMMUNES

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Certaines communes rencontrent des difficultés à se conformer aux prescriptions de l'article 150 bis § 1^{er} du CWATUP selon lesquelles elles sont tenues de délivrer les certificats d'urbanisme n° 1.

Si certaines communes disposent des outils informatiques nécessaires pour apprécier les limites précises des différentes zones relevant des plans de secteur, d'autres ne disposent que de plans beaucoup moins précis. Les documents détenus par les communes et ceux détenus par les Fonctionnaires délégués seraient même souvent discordants.

Auparavant, les certificats d'urbanisme n° 1 étaient délivrés par les Fonctionnaires délégués, ce qui garantissait la sécurité juridique des documents délivrés.

La réforme du CWATUP qui a été menée renforce l'autonomie communale dans de nombreux domaines. Néanmoins, toutes les communes ne disposent pas des moyens techniques nécessaires à la récolte de certains renseignements qui doivent figurer dans un certificat d'urbanisme n° 1 et s'exposent à des erreurs qui peuvent avoir des conséquences dramatiques.

En effet, à l'échelle 1/10.000^{ème}, une erreur d'un seul millimètre dans un relevé imprécis peut entraîner une différence de 10 mètres dans la réalité.

A ma connaissance, au moins une commune est citée à comparaître en Justice pour répondre de ce type d'erreur.

Dans des cas litigieux, certaines communes conseillent à leurs administrés de solliciter ce document auprès du Fonctionnaire délégué compétent.

Certaines personnes aimeraient rendre aux Fonctionnaires délégués la compétence de la délivrance des certificats d'urbanisme n° 1 en vue d'augmenter la sécurité juridique de l'acte.

Quel est votre sentiment sur la question ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je pourrais répondre qu'il suffirait d'abroger la réforme du Ministre Foret. Avant celle-ci, l'article 61, alinéa 1^{er}, 5^o du CWATUP stipulait que l'Exécutif déterminait la forme et le contenu des certificats d'urbanisme ainsi que les autorités qui les délivrent.

L'alinéa 2 de cet article précisait que le certificat devait notamment indiquer si la parcelle était reprise dans les limites d'un plan ou d'un projet de plan d'aménagement.

Le législateur laissait à l'Exécutif le choix de l'autorité compétente en matière de délivrance de certificats d'urbanisme. Il avait opté en outre pour le système de la liste indicative qui pouvait être complétée par l'Exécutif.

Il était prévu dans l'ancien article 325 du Code que le certificat reproduisait éventuellement les renseignements fournis par le fonctionnaire délégué.

Suite à la modification du Code et du décret du 18 juillet 2002, les renseignements que doit contenir le certificat d'urbanisme n° 1 sont énumérés de façon limitative. De plus, c'est la commune qui délivre désormais le certificat d'urbanisme. L'idée était de responsabiliser les communes mais encore faut-il qu'elles aient les moyens d'assumer cette tâche.

J'estime toutefois normal que le fonctionnaire délégué réponde aux administrations qui sollicitent certains renseignements dont elles ne disposent pas. Et ce, d'autant plus qu'il ne doit plus désormais étudier les petits permis, suite au décret RESA, ce qui dégage un certain temps qualitatif.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je vous reconnais bien là. Vous n'auriez pas pu éviter de quereller la réforme Forêt. Je pense pour ma part qu'il faut responsabiliser les communes et leur donner davantage d'autonomie. Ma question visait simplement à connaître votre sentiment sur cette problématique. Vous m'avez répondu en estimant normal que le fonctionnaire délégué puisse soulager les communes qui n'ont pas les moyens de faire face aux obligations qui leur sont faites. C'est ce que je souhaitais savoir.

LES ENJEUX DE L'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL CONCERNANT L'IMPLANTATION D'UNE STRUCTURE DE PRODUCTION HUTOISE DE BIOCARBURANTS

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Nous voulons tous voir se développer le plus rapidement possible une usine de biocarburant en Wallonie, à l'exemple de celle qui est envisagée par l'entreprise allemande Südzucker.

L'implantation de cette usine dans l'entité de Wanze contribuerait à développer l'emploi dans cette région. Cette usine générerait quelque 80 emplois directs auxquels il faut ajouter les répercussions sur le secteur agricole et de la batellerie.

Le Fédéral et la Région wallonne se sont engagés à soutenir le développement de cette usine. La Région wallonne s'est engagée à aider financièrement la société Südzucker à travers l'application des lois d'expansion d'entreprises et l'aménagement de l'infrastructure portuaire et fluviale de Wanze, sans compter les certificats verts.

Mes questions sont les suivantes :

– concernant l'occupation des sols, l'usine doit disposer d'un permis unique pour l'aménagement et l'exploitation qui découleront de la mise en œuvre à l'usine. Où en est l'enquête publique ?

– concernant la qualification «Seveso II», le Ministre Marcourt affirmait récemment que «l'attribution d'un statut Seveso II et un changement de plan de secteur ne sont pas du tout justifiés». J'ai aussi lu dans la presse que le Bourgmestre de Wanze déclarait : «nous sommes en Seveso II». Le Site de Wanze est-il classé oui ou non en Seveso II ? S'il l'est, cela nécessitera une modification du plan de secteur.

– une nouvelle directive datée de 2003 renforcerait la législation relative aux sites classés Seveso. L'Europe imposerait aux États membres de transposer cette directive pour le 1^{er} juillet 2005 mais la Belgique ne l'a pas encore fait car elle doit au préalable modifier l'accord de coopération entre les trois Régions. La nouvelle directive Seveso aura donc des implications plus strictes pour les entreprises tant pour celles déjà répertoriées que pour celles qui ne le sont pas encore. Qu'en sera-t-il pour le site de Wanze ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vous confirme que, selon mes informations, une demande de permis unique a bien été introduite auprès des services du fonctionnaire délégué de Liège II, par la Raffinerie Tirlémontoise S.A. pour l'implantation d'une «usine de production de bio-éthanol, de gluten et d'aliments pour bétail ainsi que l'installation d'une station d'épuration des eaux usées» dans la commune de Wanze, en date du 22 décembre 2005.

S'agissant d'un projet de classe 1, la demande introduite a été accompagnée d'une étude d'incidence. S'agissant d'un projet qualifié de «petit Seveso», une notice d'identification des dangers a également été jointe à la demande.

La décision sur le caractère complet et recevable du dossier a été prise en date du 5 janvier 2006. Différents avis ont ensuite été sollicités; les instances consultées doivent rendre leur avis au plus tard dans un délai de 60 jours. L'enquête publique a débuté le 12 janvier et doit durer 30 jours. Sur base de ces avis, un rapport de synthèse sera rédigé conjointement par les fonctionnaires technique et délégué au plus tard dans les 110 jours (soit pour le 24 avril 2006). Il appartiendra alors au Collège des Bourgmestres et Échevins de se positionner sur le dossier au plus tard dans un délai de 140 jours à partir de l'envoi de la décision statuant sur le caractère complet et recevable de la demande.

Pour répondre à votre deuxième question, il ressort de mes renseignements auprès de la cellule RAM qu'il s'agit d'une entreprise classée «petit Seveso».

Pour ce qui concerne votre troisième question, l'accord de coopération signé le 21 juin 1999 entre l'État fédéral et les trois Régions visait à transposer en droit belge, la Directive 96/82/CE du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, dite «Seveso II». Cette directive a été modifiée par la Directive 2006/105/CE du 16 décembre 2003 dite «Seveso III». Il convenait alors d'adapter en conséquence l'accord de coopération du 21 juin 1999. Dans cet objectif, une concertation a été établie entre l'État fédéral et les Régions au sein de la CIE. Cela a abouti à un «projet d'accord de coopération modifiant l'accord de coopération du 21 juin 1999» qui, pour la Région wallonne, a été approuvé par le Gouvernement wallon ce 19 janvier 2006. Au cours de la même réunion du Gouvernement wallon, un «avant-projet de décret portant approbation de l'accord de coopération modifiant l'accord de coopération du 21 juin 1999» a été adopté en première lecture.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse complète.

M. le Président. – M. Crucke ayant retiré sa question orale, nous passons à la question de M. Fontaine.

L'APPLICATION DE L'INTERDICTION DE FUMER DANS LES LIEUX PUBLICS À L'AÉROGARE DE LIÈGE/AIRPORT

M. Philippe Fontaine (MR). – Il me revient que la nouvelle aérogare de l'aéroport de Liège sert de manière très régulière de salle de fêtes. Nous avons d'ailleurs reçu, il y a peu, une invitation de notre Président à la réception qu'il offre à l'occasion de l'an nouveau dans ces locaux. D'après mes renseignements, il apparaît que la réglementation sur l'interdiction de fumer dans les lieux publics et de travail n'y est pas du tout respectée. Cela semble étonnant, puisque les employés de l'aéroport doivent eux-mêmes fumer dehors.

Il semble que les responsables de la SAB donnent l'autorisation de fumer dans l'aérogare lors des réceptions et justifient cela par le fait que celles-ci sont considérées comme étant des soirées privées. Or, l'Arrêté royal du 15 mai 1990 portant interdiction de fumer dans certains lieux publics prévoit explicitement, en son article 2, qu'il est interdit de fumer dans les lieux fermés et accessibles au public. Le fait que la réception soit privée implique-t-il que l'aérogare le soit?

En outre, l'Arrêté royal du 19 janvier 2005, relatif à la protection des travailleurs contre la fumée de tabac, précise, en son article 4, que tout travailleur a le droit de disposer d'espace de travail exempt de fumée de tabac. Or, il se fait que le hall public de l'aérogare fait partie des lieux de travail des agents du MET.

Ne pensez-vous pas que l'interdiction de fumer devrait également être d'application dans l'aérogare? Quelles mesures allez-vous prendre pour vous assurer de son respect en toutes circonstances?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en son nom et au nom de Mme Christiane Vienne, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances. – Ayant consulté Mme Vienne, elle me dit qu'elle n'est pas compétente en ce qui concerne l'application de la réglementation sur l'interdiction de fumer dans les lieux publics, s'agissant d'une compétence fédérale. Quant à la gestion et l'exploitation commerciale de l'aéroport de Liège, elles sont confiées à la SAB et c'est elle qui est directement responsable de l'application de la législation.

Nonobstant ces précisions, j'ai contacté la Direction de la SAB qui m'a fourni les informations suivantes :

- le terminal passager est loué de manière exceptionnelle pour des événements généralement privés et non accessibles au public. Il ne s'agit donc aucunement d'une activité régulière ;
- lors de ces événements, le terminal n'est pas accessible au public et c'est pour cette raison qu'il n'est mis à disposition d'organismes que lorsqu'aucun trafic n'est prévu ;
- ni la cafétéria, ni le restaurant ne sont visés par la législation relative à l'interdiction de fumer ;
- pour le surplus, la SAB m'a confirmé veiller scrupuleusement à l'application de l'interdiction de fumer et elle a disposé des cendriers extérieurs à cet effet.

Si des cas précis de non-respect de ces interdictions m'étaient dénoncés, je ne manquerais pas de transmettre les plaintes aux services de la SAB.

M. Philippe Fontaine (MR). – Je ne vous en demandais pas autant. J'ignore ce qu'il s'est passé réellement lors de ce genre de réunions, mais apparemment, cela pose problème à quelques agents du MET. Cette affaire est aussi une preuve de la difficulté d'appliquer un certain nombre d'interdictions dans notre pays, lorsqu'une série d'applications se chevauchent.

LES ÉOLIENNES À AXE VERTICAL (V.A.W.T)

M. Charles Pire (FN). – Il existe plusieurs types d'éoliennes. J'ai appris qu'il y en avait qui se présentaient sous forme de tubes et dont le rendement pouvait être double par rapport aux éoliennes «moulins à vent» que nous installons chez nous. Ces éoliennes seraient-elles rentables chez nous et sont-elles envisageables ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – À mon initiative et avec l'aide de l'administration de l'énergie, la DGTRE, un appel d'offres a été lancé auprès d'experts internationaux pour évaluer la technologie en question sur l'aspect technique ainsi que sa capacité de pénétration du marché des éoliennes. Un expert international a été sélectionné et a évalué le concept. Les résultats m'ont été transmis en septembre 2005.

Les sociétés privées impliquées produisant cette technologie n'ont toutefois accepté de transmettre les informations confidentielles nécessaires à la réalisation de l'étude qu'à la condition de la signature d'un accord de confidentialité stipulant que les données ainsi que les résultats sont à la disposition du seul Ministre de l'Énergie et de son administration et qu'elles ne puissent en aucun cas être communiquées à des tiers. Je ne peux donc pas vous en dévoiler les résultats, mais soyez certain que nous nous intéressons beaucoup à ces nouvelles technologies.

M. Charles Pire (FN). – Je me réjouis qu'il y ait des contacts dans ce sens-là.

M. le Président. – Ceci clôture la série des questions adressées à M. le Ministre Antoine.

Je vous propose de suspendre brièvement nos travaux.

– *La séance est suspendue à 20 heures.*

– *La séance est reprise à 20 heures 5 minutes.*

M. le Président. – La séance est reprise.

La parole est à Mme Pary-Mille pour l'exposé de sa question orale.

Mme Florine Pary-Mille (MR). – Sous la précédente législature, j'étais intervenue auprès de votre prédécesseur afin de le sensibiliser à la problématique de la mobilité en Hainaut occidental liée à l'engorgement de la rocade de Halle et au projet de liaison autoroutière A8-E429 et E19.

Très récemment, vous avez été interrogé par mes Collègues sur le même sujet, mais personne n'a évoqué la solution du projet de liaison Haut-Ittre-Quenast qui pourrait se voir inscrit dans le réseau transeuropéen de transport, cette inscription au RTE garantissant les mécanismes de financement du tronçon manquant.

En 2003, dans un courrier au Gouvernement wallon, la Commission européenne indiquait qu'elle ne retenait pas ce tronçon comme prioritaire mais que le projet de raccordement pouvait être réintroduit lors de la révision du réseau transeuropéen des transports, sans toutefois spécifier le moindre délai.

Pour rappel, ce projet de liaison autoroutière avait été inscrit comme axe prioritaire wallon sous le précédent Gouvernement et l'échangeur permettant de viabiliser cette solution existe par ailleurs déjà à Haut-Ittre.

Au vu de la situation qui est loin de s'arranger sur la rocade de Halle et des engorgements de plus en plus fréquents que rencontrent tous les navetteurs venant du Hainaut occidental, pouvez-vous me préciser si ce projet de liaison A8-E429-E19 est toujours repris dans les axes prioritaires du Gouvernement wallon et si la demande de financement a été réintroduite auprès de la DG-Tren de la Commission ?

Si ce n'est pas le cas, avez-vous l'intention de le réintroduire, ou envisagez-vous de discuter avec votre Collègue flamand afin de trouver une autre solution ?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La dernière version du réseau transeuropéen de transport a été adoptée en 2004 et sa révision ne sera pas à l'ordre du jour avant 2008 ou 2009.

En tout état de cause, pour ce qui concerne la liaison autoroutière entre l'A8-E429 et l'E19, la Commission européenne nous avait clairement signifié que ce dossier ne pourrait en aucun cas être repris dans le réseau transeuropéen, du fait de son caractère trop local.

S'il est évident que le problème de la rocade de Halle, déjà évoqué avec mon Collègue flamand, doit être résolu par des aménagements locaux, je dois vous signaler que la liaison autoroutière ne fait pas partie à l'heure actuelle, des priorités de mon département, puisque l'accent est plus porté sur les travaux d'entretien que sur les nouveaux investissements, et que, vu le refus européen au dossier introduit, il ne peut être financé par la SOFICO, ce qui rend sa réalisation beaucoup plus difficile. Bien entendu, les investissements prévus dans la Déclaration de Politique régionale restent d'actualité.

Le problème de mobilité sera évidemment à nouveau évoqué lors de la prochaine rencontre avec mon homologue flamand.

Mme Florine Pary-Mille (MR). – Je crois que cette liaison n'est pas du tout une liaison locale. C'est aberrant, lorsqu'on arrive en fin d'autoroute à Huy, toutes les voitures se retrouvent sur une seule bande. Je crois qu'il s'agit avant tout d'un problème communautaire : les néerlandophones sont moins incommodés que nous par ce tronçon manquant. Je ne vois pas comment régler ce problème, si ce n'est par un financement européen.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La première lettre que j'ai signée concernait la demande de cette route à l'Europe. Celle-ci a refusé de la prendre dans son dispositif. Nous nous sommes alors rabattus sur des réaménagements dans Halle.

Mme Florine Pary-Mille (MR). – Sans cette liaison, nous ne parviendrons jamais à mener l'autoroute d'un bout à l'autre.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est un problème important auquel nous allons chercher une solution.

M. le Président. – La question orale de M. Ancion portant sur «l'interdiction de circulation pour les véhicules à deux roues et les piétons sur la N633 entre le Pont de Chanxhe et le Pont de Scay» est retirée tandis que la question orale de M. Ancion sur «la limitation de vitesse sur l'E25 à hauteur de la descente de Tilff» est transformée en question écrite.

L'AVANCEMENT DU PROJET DE PÉAGE AUTOROUTIER

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Le récent Salon de l'automobile, la récente modification de la fiscalité relative au 4x4 et le feu vert de l'Europe au projet de défiscalisation des biocarburants ont remis sur le devant de la scène la question de la fiscalité automobile.

Je vous ai déjà interrogé à de multiples reprises sur le sujet et je ne reviendrai donc pas en détail sur l'ensemble de ce dossier. J'aimerais cependant vous réentendre sur un aspect particulier de cette fiscalité, à savoir la mise en place d'un péage (auto-)routier commun à toutes les régions du pays.

Annoncé dès 2002 par vous-même pour les «prochaines années», prévu implicitement pour 2006 à travers l'inscription au budget d'un «Fonds du péage et des avaries», ce système ne devrait finalement pas aboutir avant 2007, selon de récentes déclarations dans la presse (par des «proches du dossier»). Cette date semble pourtant optimiste, au vu des déclarations du Ministre flamand en charge du dossier qui annonce une mise en œuvre au plus tôt pour 2008 ; et ce malgré l'adoption par le Parlement flamand d'une motion demandant une mise en œuvre rapide en octobre dernier.

Plus on avance dans le dossier, plus la date de mise en œuvre s'éloigne. Espérons cependant qu'on finira un jour par rencontrer cette véritable «Arlésienne politique». D'après vos dernières déclarations, cependant, les contacts seraient en cours avec les autres Régions afin d'aboutir à un système commun. Vous travaillerez ensemble à la rédaction d'un projet d'accord de coopération, indispensable à mon sens.

Je vous ai déjà signalé mon soutien de principe à une telle formule permettant de faire contribuer les automobilistes étrangers aux coûts d'entretien des routes (la Wallonie est d'ailleurs un territoire de transit au niveau européen). Cependant, il est indispensable de poser comme principe majeur une non-augmentation des taxes payées par les automobilistes belges. En outre, l'instauration d'une telle vignette devrait, je le répète, prendre en compte le principe pollueur-payeur (réduction des tarifs selon la pollution effective du véhicule et les coûts externes qu'elle induit). Une telle prise en compte était difficile avec le montant forfaitaire tel que vous l'envisagiez pour 2006. Mais vous aviez insisté sur l'évolutivité du système qui pourrait, à terme, permettre une telle prise en compte (vous aviez évoqué une «vignette à puce»).

Je partage évidemment votre volonté d'aboutir à terme à un système plus «électronique» de péage et je pense qu'il serait judicieux de mettre à profit les retards de mise en œuvre pour aboutir, pourquoi pas, à une mise en œuvre d'un système technologique dès le départ. En effet, les progrès technologiques en matière de miniaturisation (et notamment les micro-puces du type RFID dont on parle beaucoup actuellement) laissent présager une mise en œuvre *a priori* moins compliquée que prévu.

Je reviens, enfin, sur la problématique du détournement de trafic vers les voiries secondaires qui pourrait résulter de la mise en œuvre d'un péage. Votre optimisme à cet égard n'a, semble-t-il, pas convaincu l'UVCW qui, dans un dossier, par ailleurs fort intéressant, du «Mouvement communal» de septembre dernier, continuait à estimer les risques importants de report de trafic.

Votre réponse, consistant à dire que le trafic, s'il se reporte, le sera sur les voiries régionales non soumises au péage, ne les a pas apaisés. Celles-ci traversent en effet les villes et villages wallons. La plupart des pays appliquant (ou comptant appliquer) un système de péage se préoccupe d'ailleurs beaucoup de ce phénomène. L'UVCW réclame dès lors une couverture par la vignette de l'ensemble du réseau routier, voirie communale comprise, qui permettrait aux communes d'accéder au fonds des routes. Cette généralisation est par ailleurs d'application en Suisse, que vous citez souvent en exemple.

Enfin, l'UVCW rappelle qu'il existe des additionnels communaux à la taxe de circulation (décime additionnel à la taxe de circulation que l'État perçoit sur les véhicules automobiles) qui rapporterait plus ou moins 5 millions d'euros par an. En cas de compensation pour les automobilistes wallons à travers cette taxe – solution qui semble se profiler – il faudra aussi tenir compte de ce fait.

J'aimerais dès lors vous poser les questions suivantes :

– quels ont été les résultats concrets des réunions de concertation tenues jusqu'ici avec les autres Régions? Quels sont les points sur lesquels un accord vous semble possible? Quelles sont les pierres d'achoppement dans les discussions?

– une mise en œuvre dès 2007 est-elle encore envisageable?

– dans votre réponse à ma question de juin dernier, vous m'aviez déclaré que le mot-clé était l'évolutivité du mécanisme. La vignette papier ne serait qu'une étape vers un système plus «technologique». Les autres Régions vous suivent-elles dans la mise en œuvre pour appliquer *ab initio* un système technologique?

– quelle est votre réaction à la proposition de l'UVCW d'étendre le système à l'ensemble du réseau routier wallon? Une étude a-t-elle été réalisée pour estimer les risques de détournement du trafic sur les routes secondaires? Avez-vous réalisé un *benchmarking* des systèmes existants par ailleurs?

– en cas de diminution de la taxe de circulation pour compenser le coût de la vignette, des compensations sont-elles prévues pour les communes?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je pense que la vignette est un bon dossier. Le Gouvernement est souverain. Il a dit qu'il fallait un accord de coopération. Il a raison. À ce moment même, il n'y a pas encore d'accord de coopération. Vous pouvez donc m'interroger mille fois, tant qu'il n'y en aura pas, les choses seront impossibles. Malgré les difficultés qui m'ont été imposées, les choses ne sont toutefois pas impossibles. J'essaie quand même d'avancer, mais sans l'accord des deux autres Régions, rien ne changera.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – J'ai bien compris votre réponse et je savais déjà tout ce que vous venez de me dire. J'aurais au moins voulu avoir une réponse à ma première question concernant les résultats concrets des réunions.

Par rapport à la position de l'UVCW, vous ne me dites rien non plus.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – J'avance comme je peux. La Flandre parle de 2008. Que voulez-vous que je fasse?

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je risque peut-être l'année prochaine, de recevoir encore une de vos cartes de vœux sous forme de vignette.

LA RÉPARTITION DES BUDGETS DISPONIBLES À LA DIRECTION DES ROUTES DE VERVIERS

M. René Thissen (cdH). – Le MET a pour mission d'assurer la circulation des biens et des personnes sur le territoire de la Wallonie par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport, qui contribuent à l'expansion économique de la Région.

La Direction générale des autoroutes et des routes est compétente pour le réseau routier régional, c'est-à-dire 869 kilomètres d'autoroutes, 6865 kilomètres de routes et 2947 ponts. Vu l'expansion constante des voies de communication, le réseau routier représente un poids économique substantiel exigeant une gestion rigoureuse, tant dans sa construction que dans son entretien et son exploitation.

Les missions de la Direction générale des autoroutes et des routes s'articulent autour d'objectifs prioritaires dont notamment planifier, concevoir et réaliser les travaux d'amélioration, de réfection et d'entretien des infrastructures routières.

Quand on connaît l'importance d'un réseau routier développé et en bon état, on peut comprendre la volonté de chacun de vouloir la répartition optimale et équitable des moyens disponibles.

C'est le cas du Sud de l'arrondissement de Verviers. En effet, lors de la présentation du programme 2006-2008, certains chiffres sont interpellants. On peut, en effet, constater que le Sud de l'arrondissement est défavorisé en termes d'euros par kilomètre d'investissement et d'entretien extraordinaire: 26.559,96 euros/kilomètre pour le Sud, 35.836,93 euros/kilomètre pour Verviers et 36.561,93 euros/kilomètre pour Saint-Vith, soit une différence moyenne de 9638,85 euros/kilomètre.

Lorsque le même raisonnement est tenu dans le cadre d'une estimation 2001-2008, la différence est encore plus marquante: alors que Stavelot comptabilise 70.849,66 euros/kilomètre, Verviers en compte 82.742,47 euros/kilomètre et Saint-Vith 121.064,82 euros/kilomètre, soit une différence de 11.892,81 euros/kilomètre et de 50.215,16 euros/kilomètre!

Sur le plan des adjudications, quand on considère à l'horizon 2001- septembre 2005, les différences avec Saint-Vith sont flagrantes en termes d'investissement et d'entretien extraordinaire. On note en effet une différence de 40.213,2 euros/kilomètre, soit en moyenne 10.053,3 euros/kilomètre par an.

Pourriez-vous expliquer pourquoi le Sud de l'arrondissement de Verviers est si défavorisé par rapport à Verviers d'une part, mais aussi par rapport à la partie germanophone de l'arrondissement alors que l'état des routes n'est certainement pas meilleur que dans les autres régions, d'autant plus que le climat est au moins aussi rude.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je ne comprends rien à votre question. En quoi Verviers est-il défavorisé?

M. René Thissen (cdH). – Verviers est divisé en trois districts.

Je constate que les investissements varient selon l'endroit et je souhaiterais savoir quelle raison justifie cela.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Il existe, auprès de l'administration des routes, une répartition objective qui tient notamment compte de la population, du Produit intérieur brut et du nombre de kilomètres de voirie.

Le budget de la Région wallonne pour le réseau routier et autoroutier fait une distinction entre le budget d'investissement et le budget d'entretien extraordinaire.

Le budget d'investissement est divisé entre les nouveaux projets routiers, la sécurisation du réseau, l'amélioration de la qualité de la vie et le Ravel. Ce budget comprend des projets spécifiques localisés définis dans le programme budgétaire annexé au Budget de la Région wallonne.

Le choix des projets est établi sur base des propositions des Directions des Routes. Depuis 2001, le District de Stavelot a vu une série de travaux d'investissement réalisés ou en voie de réalisation. On peut citer, à cet égard:

- N632 – Malmedy modernisation avenue des Alliés : 1.386.000,00 euros
- N640–N629 – Giratoire de Liège : 431.000,00 euros
- N62 Spa – Aménagement du Centre remplacé par le carrefour de Basse Bodeux : 775.000,00 euros
- N676 – Aménagement de sécurité à Botrange : 584.000,00 euros
- N685 – Accès au Centre thermal de Spa : 1.435.000,00 euros

Malgré notre volonté d'avancer en la matière, une série de travaux n'ont pas encore pu obtenir l'assentiment des autorités locales concernées. On peut citer la traversée du Centre de Spa, le contournement de Spa, le contournement de Malmedy, la traversée de Trois-Ponts, la traversée de Basse Bodeux, le rond-point des Grandprez à Stavelot, tous dossiers qui sont toujours en concertation avec les parties concernées.

En ce qui concerne l'entretien extraordinaire essentiellement consacré à la reconstruction des revêtements routiers, le District de Stavelot représente 1.843.000 m² sur l'ensemble du territoire géré par la Direction de Verviers, soit 22,7 % de revêtements.

Chaque année le budget d'entretien extraordinaire comprend une enveloppe de 240.000,00 € pour réparer diverses sections de revêtements routiers du District de Stavelot. Ce montant est le même que celui attribué aux deux autres Districts Routiers de l'arrondissement de Verviers.

Il faut dire que la Direction des Routes de Verviers a consacré une grande partie de son budget à la restauration du revêtement des autoroutes qui étaient spécialement dégradées et qui sont les revêtements les plus circulés et les plus sollicités de tout le réseau.

Par ailleurs, des travaux ont été faits sur la route N667 de Wavremont à Malmédy, sur la route N640 de Stavelot à Francorchamps, sur la N645 entre Lierneux et Neufmoulin, sur la N651 de Trois-Ponts à Basse-Bodeux, ou encore sur la N645 Villettes-Lierneux.

Les entretiens extraordinaires de revêtements sont des actions localisées là où les dégradations sont les plus importantes et les plus néfastes à la sécurité des différents usagers de la route.

M. René Thissen (cdH). – Je vous remercie pour votre réponse détaillée. Les autorités communales doivent donc savoir que la répartition se fait équitablement. Vous m'indiquez en outre qu'aujourd'hui, des projets attendent que les autorités locales prennent leurs responsabilités.

LA DÉGRADATION DES NOMBREUSES PEINTURES MURALES DU MOYEN ÂGE EN RÉGION WALLONNE

M. Philippe Fontaine (MR). – La presse a récemment fait écho d'un constat alarmant concernant un pan de notre patrimoine historique. Selon l'Institut Royal du Patrimoine artistique, de nombreuses peintures du Moyen Âge seraient dans un état très préoccupant.

Une motion aurait été rédigée pour demander aux autorités publiques responsables de réaliser l'inventaire approfondi des peintures murales anciennes réalisées sur les parois des bâtiments religieux et civils.

Cinq cents à mille cinq cents œuvres seraient concernées en Belgique selon les critères de sélection.

Avez-vous bien reçu la motion destinée à vous sensibiliser à la cause de ces chefs-d'œuvre en perte ou quelles mesures comptez-vous prendre pour établir l'inventaire de ces œuvres ?

Les experts de l'IRPA préconiseraient de mettre en place des synergies entre les institutions régionales et fédérales concernées par l'étude et la conservation du patrimoine. Comment ces synergies peuvent-elles être mises en place ?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – le 19 décembre 2005, la Directrice générale de l'Institut Royal du Patrimoine Artistique m'adressait la motion des 160 participants au Séminaire d'histoire de l'Art organisé par l'IRPA au sujet de l'étude relative à la préservation des peintures murales encore présentes en Belgique.

La Wallonie possède en effet un patrimoine religieux et civil architectural largement polychromé.

Un premier relevé préliminaire à un inventaire plus précis a été réalisé par une historienne de l'art, spécialiste en la matière. Elle a permis d'identifier la présence de peintures monumentales d'origine médiévale sur une centaine de sites en Région wallonne.

Si je suis partisan des inventaires typologiques, il est indispensable d'établir des priorités en matière d'inventaire. C'est pourquoi, j'ai permis d'inventorier nos orgues, parcs, jardins et donjons de Wallonie. J'ai par ailleurs décidé de soutenir l'inventaire des églises de Wallonie et divers relevés concernant le patrimoine funéraire.

Je porte tout l'intérêt à la réalisation de ces études nécessaires à une bonne gestion du patrimoine wallon. Cependant, des contraintes d'ordre budgétaire nous obligent à faire des choix. J'examinerai donc l'opportunité de réaliser l'inventaire des peintures monumentales du Moyen Âge en Wallonie.

Je suis favorable aux synergies et les recherche chaque fois qu'elles s'avèrent judicieuses. Toutefois, je suis plus réservé en ce qui concerne une étude des peintures murales anciennes à l'échelle du pays, dans la mesure où chaque Région possède sa propre législation et est donc responsable de la matière et des typologies choisies.

J'ai pris bonne note du signal d'alarme tiré par l'IRPA et les spécialistes en la matière. D'autant que les attachés de l'IRPA sont nos interlocuteurs privilégiés en la matière.

M. Philippe Fontaine (MR). – Je vous remercie pour votre réponse. Toutefois, si vous m'avez parlé des initiatives que vous avez prises en matière de conservation du patrimoine et d'inventaire, vous ne m'avez pas donné d'élément précis en ce qui concerne la peinture médiévale en Wallonie. Ma préoccupation est que ces peintures médiévales soient inventoriées le plus rapidement possible. Je sais que cela a des implications budgétaires, mais il serait important de connaître l'inventaire de ces peintures. Cela nous permettrait, par

exemple, d'établir des priorités en matière de restauration et d'éviter que ces œuvres soient perdues. Il faut agir rapidement dans certains cas.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – J'ai bien reçu votre message.

M. le Président. – Ceci clôture notre ordre du jour. La séance est levée.

– *La séance est levée à 20 heures 44 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Ministre
M. Willy Borsus, Président
Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR)
M. Jean-Luc Crucke (MR)
M. Michel Daerden, Ministre
Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo)
M. Philippe Fontaine (MR)
M. Herbert Grommes (cdH)
M. Michel Lebrun (cdH)
Mme Isabelle Lissens (MR)
Mme Florine Pary-Mille (MR)
M. Charles Pire (FN)
M. Daniel Senesael (PS)
M. Edmund Stoffels (PS)
M. René Thissen (cdH)
M. Bernard Wesphael (Écolo)

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

BEP	Association intercommunale du Bureau économique de la Province de Namur
CET	Centre d'Enfouissement technique
CIE	Commission interministérielle de l'Environnement
CPAS	Centre public d'Aide sociale
CRAT	Commission régionale pour l'Aménagement du Territoire
CWATUP	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
CWEDD	Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine
DGEE	Direction générale de l'Économie et de l'Emploi
DGRNE	Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement
DGTRE	Direction générale des Technologies, de la Recherche et de l'Énergie
DPR	Déclaration de Politique régionale
ECS	Electrabel Consumer Solutions
GRD	Gestion du Réseau de Distribution
GRACQ	Groupe de Recherche et d'Action pour des Cyclistes quotidiens
ICEDD	Institut de Conseil et d'Études en Développement durable
ISSeP	Institut scientifique de Service public
PEB	Plan d'Exposition au Bruit