

PARLEMENT WALLON

SESSION 2005-2006

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Voir CRAC N° 121 (2005-2006)

Séance publique de Commission*

**Commission de l'Aménagement du Territoire,
des Transports, de l'Energie et du Logement**

Lundi 24 avril 2006

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

SOMMAIRE

Questions orales

Orateur : M. le Président	5
 <i>Question orale de M. Pirlot à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le nouveau Contrat de gestion des TEC et son implication pour le TEC Namur-Luxembourg»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Pirlot, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	5
 <i>Question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'échange des plaques de voiture contre un abonnement TEC»</i>	
<i>Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'échange d'une plaque d'immatriculation contre un abonnement TEC»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Crucke, Mme Dethier-Neumann, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	8
 <i>Question orale de M. Petitjean à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le devenir du nucléaire en Wallonie»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Petitjean, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	12
 <i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le service minimum»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	16
 <i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le coût des transports en commun»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	19
 <i>Question orale de Mme Cornet à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le dossier de la E420 et, plus spécifiquement, l'hypothèse de l'aménagement de trois voiries pour désengorger la sortie sud de Charleroi»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Cornet, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	19
 <i>Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'extension d'une carrière à Baelen»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	24
 <i>Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le permis d'urbanisme et l'amiante»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	25

<i>Question orale de M. Pirlot à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les modalités d’octroi de la prime à la réhabilitation à l’attention des personnes veuves»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Pirlot, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, M. le Président	27
<i>Question orale de M. Yzerbyt à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la délocalisation des instances dirigeantes de la SNCB de Tournai vers Mons»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Yzerbyt, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	28
<i>Question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la désignation d’un commissaire spécial auprès de la société de logement de service public la Carolorégienne»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Crucke, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	30
<i>Question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les problèmes de rentabilité que connaît le crédit social logement suite aux nouvelles dispositions prises en matière de crédit social par la société wallonne du crédit social»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Crucke, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	32
<i>Question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les avis d’urbanisme concernant les dossiers de demande de construction à proximité d’un site SEVESO»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Crucke, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	33
<i>Question orale de M. Procureur à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les mesures visant à favoriser l’accès au logement public des personnes handicapées»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Procureur, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	36
<i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les sites de réhabilitation paysagère et environnementale»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	38
<i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la libéralisation du marché de l’électricité et du gaz»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	39
<i>Question orale de M. Fontaine à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le retard annoncé dans la construction de la nouvelle aérogare à l’aéroport de Charleroi et l’avenir des aéroports wallons»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Fontaine, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	42

<i>Question orale de M. Fontaine à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les audits externalisés dans le secteur du logement»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Fontaine, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	45
<i>Question orale de M. Fontaine à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le Foyer louviérois»</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Fontaine, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	47
<i>Liste des abréviations courantes</i>	48

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 faisant l'objet d'un compte rendu intégral débute à 14 heures 41 minutes.

QUESTIONS ORALES

M. le Président. – MM. Calet et Neven ont souhaité transformer leur question orale en question écrite.

QUESTION ORALE
DE M. PIRLOT A M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LE NOUVEAU CONTRAT DE GESTION
DES TEC ET SON IMPLICATION
POUR LE TEC NAMUR-LUXEMBOURG»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pirlot à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le nouveau Contrat de gestion des TEC et son implication pour le TEC Namur-Luxembourg».

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

M. Pirlot (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, contrairement à ce qui a été dit lors d'une précédente réunion, je parle. Je vais donc me permettre de vous poser une question. J'ai été contraint d'adapter quelque peu mon interrogation puisque, vous le savez, la problématique du Contrat de gestion des TEC date déjà de quelques semaines.

Je voudrais, en fait, puisque vous nous aviez promis une présentation, à brefs délais, du nouveau Contrat de gestion de mobilité des TEC – puisqu'il y a un peu de retard, mais je sais que votre agenda est chargé, et je ne vous en tiens, dès lors, pas rigueur –, vous interroger à ce sujet.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il ne s'agit pas de «mon» agenda, la difficulté, c'est qu'à chaque commission, nous traitons de projets de décret, ce qui est bien, c'est notre œuvre principale.

J'avais indiqué, le Président en est témoin, le programme de l'ensemble des projets de décret auquel il fallait joindre la présentation du Contrat de gestion.

Si vous le souhaitez, après le projet de décret – s'il n'est pas terminé –, après la proposition de décret de M. Devin, lors de la prochaine séance, je pourrais vous présenter le Contrat de gestion des TEC ...

M. Pirlot (PS). – Parfait !

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – ... puisqu'il est prêt et signé. Je le dis devant des témoins qualifiés dont je salue la présence discrète mais importante.

M. Pirlot (PS). – Merci, Monsieur le Ministre.

M. le Président. – Permettez-moi de prendre la parole un instant. Effectivement, nous aurons commission lundi et jeudi, convenons-en d'ores et déjà ...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je préfère mardi, exceptionnellement ...

M. le Président. – D'accord.

Dans la session, dont on déterminera le *timing* à la fin de nos travaux, je vous propose, s'il échet, d'inclure complémentirement au projet, à la proposition, au rapport du médiateur, l'examen du Contrat de gestion.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous aurez une information tout à fait récente – le Contrat de gestion date déjà de quelques semaines, on viendra avec le Contrat d'entreprise du groupe TEC qui a été présenté au conseil d'administration mercredi.

Monsieur le Président, si je peux me permettre, il faut réserver, à mon avis, deux bonnes heures, parce qu'il y a le Contrat de gestion et puis, il y a le Contrat d'entreprise du groupe TEC. Ce sont deux contrats relativement ambitieux, très importants même. Cela mérite alors une bonne présentation, peut-être même – mais c'est à vous, Monsieur le Président, de décider – de laisser un peu de répit aux parlementaires pour qu'ils puissent préparer leurs questions pour la séance

suivante, ou vous les enchaînez. Il s'agit d'une présentation relativement conséquente.

M. Pirlot (PS). – C'était simplement pour vous signaler que je ne voulais pas que mes réflexions apparaissent quelque peu obsolètes.

Bien que ce nouveau Contrat de gestion apparaisse comme très satisfaisant, notamment en matière de *management* de la mobilité, de fixation d'objectifs réalistes et chiffrés, de gouvernance d'entreprise et bien sûr d'incitants, je souhaiterais vous faire part de quelques remarques en ce qui concerne le TEC Namur-Luxembourg.

1. S'agissant de l'offre de transport, la crainte est réelle de devoir faire face à des dépenses supplémentaires (qu'il s'agisse d'amélioration de la qualité, de GRH, de sécurité, etc.) générées par le Contrat de gestion et ce, sans intervention supplémentaire de la Région. Et ce, encore plus pour le TEC Namur-Luxembourg, qui a déjà dû faire face à une forte augmentation de l'offre de transport durant les trois précédents contrats de gestion (15,80 euros de 1993 à 2004 en termes de kilomètres en charges Régie et Loueurs) et qui souhaiterait, comme son budget prévisionnel est déficitaire, pouvoir diminuer son offre de transport afin de dégager quelques marges budgétaires.

2. En matière de gestion du personnel, je pense notamment à l'évaluation des dirigeants et du personnel de direction ainsi que la mobilité des dirigeants et cadres repris sous le titre «Gouvernance d'entreprise». Dans la pratique, peut-on être certain que les TEC seront en mesure de pouvoir bénéficier de l'autonomie nécessaire en termes de GRH, respectant ainsi l'article 18 bis du décret de 1989 qui dispose que *«les sociétés d'exploitation recrutent le personnel et assurent sa gestion»* ?

3. En outre, il conviendrait de veiller encore davantage à la desserte des zones rurales.

En effet, en tant que parlementaire originaire d'une province rurale, je regrette qu'il ne soit pas accordé plus d'importance à cette préoccupation. Un paragraphe particulier consacré aux problèmes spécifiques des zones rurales aurait été le bienvenu. Je pense notamment au Telbus et à son extension éventuelle à l'ensemble du territoire luxembourgeois et sud-namurois.

Voilà quelques remarques en tout cas sur des problématiques qui me tiennent particulièrement à cœur et dont je souhaitais vous faire part.

D'avance je vous remercie des réponses que vous voudrez bien apporter à ces questions.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je remercie M. Pirlot. Il exprime un point de vue, ô combien légitime au nom du monde rural qui sollicite des transports en commun complémentaires. Du reste, il n'y a pas que cette région qui les sollicite, preuve du bon comportement, je dirais même du succès, aujourd'hui. J'ai presque envie de dire, à outrance, de la prospérité même du groupe TEC. Sur ces derniers mois, il y a eu un redressement d'image important avec, – je ne suis pas naïf – la contribution du prix du carburant.

Je vais donner quelques chiffres qui démontrent aujourd'hui que le groupe TEC est vraiment au centre d'un certain succès, il faut d'ailleurs l'aider à poursuivre.

Rappelons le cadre général.

Nous avons un Contrat de gestion – le contrat de mariage entre le Gouvernement et le groupe TEC – avec une «dot».

Cette dot, on la connaît, nous l'avons fixée de manière préférentielle puisqu'il n'y a que deux organismes en Wallonie qui bénéficient de cette progression. Il s'agit de l'inflation augmentée de 1 % complet – ce n'est donc pas uniquement l'indice «santé», on va jusqu'au pour cent classique. À part un organisme qui bénéficie de cette croissance, tous les autres connaissent l'évolution à l'inflation sans ce + 1. C'est donc un élément significatif.

Le groupe TEC connaît également un formidable succès sur le plan des recettes commerciales. Toute une série de raisons le justifient : un certain nombre de personnes ont abandonné leur voiture – cela coûtait trop cher –, la remarquable opération – je tiens à le souligner parce qu'elle était bien préparée, avec une formation adéquate et le concours des syndicats – sur la REB (la réappropriation de l'espace «bus») qui a conforté les recettes, et puis tout simplement davantage de voyageurs. Quand il y a davantage de voyageurs, il y a davantage de recettes.

Notons qu'en ce qui concerne le groupe TEC Namur-Luxembourg, pour les quatre derniers mois de l'année 2005, il a connu une augmentation de ses recettes de plus de 7,3 %, c'est très bien, mais il y a des TEC qui sont allés jusqu'à doubler cette performance. Cela veut donc dire qu'aujourd'hui, nous n'avons jamais connu, dans l'histoire des TEC – et nous allons fêter son quinzième anniversaire très prochainement par une grande fête avec les travailleurs et avec les agents, ils le méritent bien –, de tels chiffres. Aujourd'hui, avec le + 1, avec ces recettes commerciales complémentaires, chaque TEC est amené à passer au *screening* l'offre de transport qui est la sienne.

En outre, des moyens complémentaires peuvent s'ajouter – et nous l'avons indiqué dans le Contrat de gestion – sous forme d'avenant, parce que le Gouvernement dédicace des moyens provenant de politiques particulières – pensons à la collaboration que nous menons avec M. Marcourt où nous avons réservé 500.000 euros par an pour les personnes demandeuses d'emploi ou en quête de formation. Là, ils viennent sur le bus, mais ils paient leur titre de transport comme quiconque même s'il est payé par le Forem. D'autres collaborations de cette nature-là sont à l'étude, aujourd'hui.

En ce qui concerne la vignette, j'ai suivi, comme M. Daerden, les travaux même si c'est lui qui, *in fine*, les mène au niveau des régions. Je n'ai fait que rappeler ce que le Gouvernement avait délibéré, c'est-à-dire qu'un quart du produit de la vignette – du reste, M. Daerden l'a dit en ma présence sur un plateau de RTL – était réservé au TEC. Nous l'espérons dès le 1^{er} janvier 2008, avec une opération blanche pour nos compatriotes. Cela constituera encore donc un coup de fouet supplémentaire tant au niveau de l'offre de transport que du renouvellement du matériel.

Depuis que je suis Ministre des Transports ou le Ministre «des bus» – c'est le thème que j'avais choisi, il me tient à cœur –, la Province du Luxembourg a fait l'objet d'un certain nombre d'opérations particulières et je pense à l'initiative Telbus pour laquelle nous avons investi plus d'un million d'euros. Reconnaissez avec moi que les débuts furent laborieux. La première année, on a pratiquement tourné avec une moyenne de 4 à 5 usagers par bus, ce qui est évidemment fort peu. Je pense que la principale cause était le trop petit périmètre – depuis lors, on l'a modifié. J'ose le dire, tous partis confondus, les communes ont manifesté une timidité à valoriser ce produit exceptionnel. C'est pratiquement un taxibus puisqu'il sort des itinéraires et il va à domicile. On ne pouvait qu'espérer un succès. Si les chiffres tendent à s'améliorer, il convient encore de rester prudent.

Enfin, c'est un grand succès. Cette formule rapide a tout mon soutien. On la connaissait déjà – Maurice Bayenet et Michel Lebrun l'avaient initiée entre Couvin et Namur –, on en connaît une autre, aujourd'hui : Bastogne-Marche-Namur qui a connu un succès considérable et immédiat, puisque fonctionnaires, travailleurs et étudiants, notamment étudiants des Hautes Écoles, ont répondu présents. Ce n'est pas comme le Telbus.

Je pense que, notamment sous l'impulsion de son directeur M. Servais et de son président – parce qu'il faut lui rendre cet hommage – M. Bayenet, le TEC Namur-Luxembourg est un TEC que je qualifierais d'ambitieux et dynamique parce qu'à tout moment, il

rectifie son offre de transport. C'est, du reste, un TEC qui a la caractéristique d'être toujours en équilibre parce qu'il cherche, chaque fois, à réinvestir les moyens budgétaires disponibles. De vous à moi, ce n'est pas le cas de tous les TEC où, par contre, on thésaurise, on est plus prudent, on attend. Si je dois citer un TEC parmi d'autres, en termes de couverture régulièrement adaptée, c'est manifestement celui du TEC Namur-Luxembourg.

Je peux encore citer les 9 millions d'euros que le Gouvernement a dégagés pour l'aspect sécurité.

Aujourd'hui, le TEC se porte bien et nous le faisons savoir. Son image s'est considérablement améliorée.

J'espère donc, comme vous, que lors des prochains exercices budgétaires, en parallèle des efforts générés par le groupe – les recettes commerciales –, on puisse continuer à adapter l'offre commerciale avec un tout petit bémol, c'est que j'entends aussi réserver la priorité à l'acquisition de matériel. Sur certaines lignes, nous allons devoir modifier l'offre. Là où il y avait un bus, peut-être mettre un bus articulé tant sur certaines lignes, nous sommes proches de la saturation. Nous devons donc accorder une importance au niveau du renouvellement du matériel et du confort des usagers.

En ce qui concerne la gouvernance d'entreprise, le Contrat de gestion prévoit que la Région et le TEC se concerteront afin de finaliser pour le 31 décembre 2006 un plan de mise en œuvre de la gouvernance d'entreprise comprenant notamment les procédures d'évaluation des dirigeants et du personnel de direction des sociétés du groupe.

Je crois savoir, et je parle sous couvert d'une personne qui a vécu cela de près, que les conseils d'administration des TEC sont en train de l'analyser ou de le finaliser. Ils ont donc été relativement vite puisqu'ils avaient jusqu'à la fin décembre 2006. D'ici juin, chaque TEC devra également déposer son plan d'entreprise. De même, le Contrat de gestion précise qu'une réflexion concertée sera également entamée en vue de favoriser la mobilité des dirigeants et cadres entre les sociétés.

Quant à l'autonomie, je vous rappelle que chaque TEC recrute son personnel comme il l'entend. Lorsqu'au conseil d'administration – c'est l'administrateur TEC Brabant wallon qui vous parle –, on parle recrutement, vous avez toujours un représentant de la SRWT qui dit : «Attention, vous êtes au-dessus de la rampe standard, ou en dessous.». Puis, vous avez les syndicats qui disent : «Ce n'est peut-être pas la priorité d'engager un comptable alors qu'il nous faudrait davantage de personnel de production.». Il y a un auto-contrôle au sein de la société. Mais les TEC dis-

posent d'une liberté dans le recrutement de leurs collaborateurs.

M. le Président. – Monsieur Pirlot, pourrais-je vous demander dans la foulée de bien vouloir temporairement présider la commission dès que vous aurez terminé votre réplique puisqu'on m'appelle en Commission des Affaires sociales et que M. Stoffels est dans la même situation ?

M. Pirlot (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse complète.

*(M. Pirlot, doyen d'âge,
prend place au fauteuil présidentiel.)*

**QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«L'ÉCHANGE DE PLAQUES DE VOITURE
CONTRE UN ABONNEMENT TEC»**

**QUESTION ORALE
DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«L'ÉCHANGE
D'UNE PLAQUE D'IMMATRICULATION
CONTRE UN ABONNEMENT TEC»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales de M. Crucke, sur «l'échange de plaques de voiture contre un abonnement TEC», et de Mme Dethier-Neumann, sur «l'échange d'une plaque d'immatriculation contre un abonnement TEC», à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial.

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, j'avais déjà évoqué le sujet avec le ministre précédemment.

Figurez-vous que lorsque je m'apprêtais à poser la question, je me disais – puisqu'on m'avait dit que je plaçais pour les autres – que vous, par contre, si vous ne plaçiez pas pour les autres, vous n'utilisiez pas encore les solutions que vous préconisez pour les autres dont celle-ci parce qu'à ma connaissance, vous n'avez pas échangé votre plaque non plus. Si vous le faites, vous pouvez imaginer que je penserais à le faire aussi.

Ceci dit, Monsieur le Ministre, à l'époque, j'avais dit que l'échange de plaque de voiture contre un

abonnement TEC était une bonne idée et je continue à le penser. L'exemple flamand doit nous faire réfléchir, étant entendu qu'il s'agit tant d'un succès réel en zone urbaine qu'en zone rurale. Si on prend les chiffres de l'année 2005, près de 31.000 plaques d'immatriculation ont été restituées et la Flandre a connu un taux de résiliation de 3,6 %. Le système a donc bien fonctionné.

Le succès de la mesure en Flandre s'explique par une culture de la mobilité tout à fait différente de celle des Wallons.

S'il convient d'éviter l'engorgement de nos routes et permettre de développer une politique efficace face à l'augmentation du prix du carburant, il convient de clarifier les choses dès le départ.

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

M. Crucke (MR). – Heureusement que nous avons des points communs, ce qui nous permet ...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nous sommes juristes !

M. Crucke (MR). – Pour bien comprendre un dossier, il faut aussi ... *(Réaction de M. Antoine.)*

Cela ne s'arrête peut-être pas là, Monsieur le Ministre. Vous n'êtes pas obligé de tout dire aujourd'hui. Laissons-en un peu pour le futur ...

Mes questions sont les suivantes.

Quels sont les objectifs que les TEC se sont fixés ? Quel pourcentage du parc automobile wallon doit être remplacé par un abonnement pour que cette opération d'échange de plaques puisse être considérée comme un succès lors de l'évaluation du projet dans un an ? Je ne demande pas forcément de comparer en cela avec la Flandre, mais puisque le projet est là, quelle est réellement la «portabilité» de ce projet ?

S'il est vrai que la Wallonie est plus rurale que la Flandre, a-t-on prévu quelque chose de plus spécifique pour les zones rurales wallonnes ?

L'offre de transport est ce qu'elle est. Depuis longtemps, je pense qu'il faut quelque chose de plus spécifique pour les zones rurales. Je prends l'exemple de ma commune, c'est quasiment comme au Luxembourg : 11.000 hectares pour 11.000 habitants. Je ne pense pas que l'on puisse partir vers ce type de système, sauf pour quelques navetteurs.

Par rapport au principe de la gratuité – je n’y suis pas favorable car il y a toujours quelqu’un d’autre qui le paie et tout a un prix –, comment comptez-vous, Monsieur le Ministre, harmoniser votre théorie sur la gratuité avec la situation budgétaire de la Région wallonne ?

Cela, m’intéresse d’autant plus encore parce que dans votre déclaration et l’article que j’ai lu, vous faites allusion également à la complémentarité avec la SNCB. Où en êtes-vous dans vos contacts et vos négociations ? Pensez-vous, de manière réaliste, pouvoir aboutir ?

M. le Président. – La parole est à Mme Dethier-Neumann pour poser sa question.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, à la fin du mois de mars, vous annonciez la mise en œuvre du programme d’échange de sa plaque d’immatriculation contre un abonnement TEC. Cette mesure est déjà en œuvre en Flandre depuis plusieurs années et semble porter ses fruits. Une telle initiative ne peut *a priori* que réjouir notre parti qui a toujours défendu les mesures concrètes visant à diminuer le nombre de véhicules sur les routes.

À la lecture des conditions et des avantages octroyés par ce système tel que désormais proposé en Wallonie, je souhaite vous adresser les questions suivantes quant au ciblage de la mesure et aux conditions de son efficacité.

Une analyse préalable du public potentiellement intéressé par ce type de mesure a-t-elle été faite aux fins d’évaluer, dès la mise en œuvre, les avantages complémentaires qu’il pourrait y avoir lieu d’octroyer afin de rendre l’opération réellement attractive ? A-t-on une idée du profil des personnes sur base notamment de l’expérience flamande, et leur degré de satisfaction, ou d’insatisfaction par rapport à la mesure ?

Pourquoi octroyer l’abonnement pour une seule année ? L’investissement dans un véhicule automobile se raisonne au minimum à l’échelle de trois années ? L’octroi d’un abonnement pour une seule année n’est-il pas réducteur en soi et ne risque-t-il pas de décourager les éventuels candidats alors même que le système devrait se montrer très attractif dès sa mise en œuvre ? Ou s’agit-il là d’une étape pour pouvoir faire une évaluation ?

L’abonnement est octroyé pour une seule personne. N’était-il pas envisageable d’inclure une formule familiale où parents et enfants trouvent leur compte ?

Enfin, quel est le montant financier initialement affecté à cette mesure parce que c’est un indicateur comme un autre si pas le plus important ? Que repré-

sente-t-il en comparaison des budgets affectés par la société De Lijn en Flandre ?

Il me semble important que les conditions de réussite soient réunies dès le départ.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, Madame la Députée, comme je l’avais annoncé en son temps, je souhaitais mener à bien cette opération «plaque d’immatriculation contre abonnement».

Pour répondre aux deux intervenants, je puis vous dire qu’il n’y a pas eu d’analyse préalable.

J’avoue que, chacun appréciera, l’intention me revient. Après en avoir alerté le Gouvernement, j’ai sollicité l’intégration de la formule d’échange dans le Contrat de gestion. Les TEC ont approuvé la demande.

Entre le moment où je l’ai annoncé et celui où cela s’est concrétisé, une période de plusieurs semaines s’est écoulée – c’est normal puisqu’il fallait conclure le Contrat de gestion –, j’ai constaté – cela ne vaut pas une analyse préalable, vous avez raison – un intérêt évident pour la formule (mails, courriers à l’adresse des TEC se sont manifestés pour connaître la date officielle du début de l’opération).

Pour répondre à M. Crucke: il n’y a pas eu d’objectifs fixés – nous ne nous sommes pas dit: *moins de 10.000, moins de 5.000, moins de 1.000* –, toute plaque rentrée est une plaque bienvenue. C’est une voiture en moins dans la circulation et c’est une croissance des transports en commun que nous pouvons ainsi assurer. Il faut donc voir cette formule comme une action commerciale où on essaie de convaincre, de séduire de nouveaux clients.

Vous avez évoqué la ruralité flamande. Il faut préciser qu’elle est fort différente de la ruralité wallonne. Je pense qu’au mieux, en Flandre, on va parler de semi-ruralité, mais la pression démographique est telle sur le territoire, son exiguïté par rapport au nôtre, que nous ne pouvons pas comparer réellement la Wallonie et la Flandre, ni comparer la congestion de nos villes respectives. Nous avons quelques grandes villes encombrées, c’est vrai. Mais quand vous voyez la situation en Flandre, aujourd’hui, dans la plupart des villes, il y a des problèmes de mobilité, ce qui n’est pas tout à fait, et fort heureusement, le cas de la Wallonie – ce qui explique, du reste, la différence de perception, me semble-t-il.

J’ai toujours indiqué – voyez les communiqués de presse – que notre cible visait la deuxième et la troisième voiture de la famille, soit celle du conjoint et du

filles ou de la fille étudiante. Même en Flandre, avec les réserves que je viens d'indiquer, le nombre de personnes qui ont été touchées pour la première voiture sont extrêmement limitées.

L'abonnement est d'un an renouvelable. Il y aura donc bel et bien une évaluation sur le sujet et nous voulons, pendant cette période, surtout affiner le contrôle via la DIV. Parce que du côté flamand – nous avons de très nombreux contacts – un certain nombre d'utilisateurs ont remis leur plaque d'immatriculation parce qu'ils recevaient une voiture de société. Ils ont donc gagné à la fois une voiture de société et un abonnement aux bus. Ce n'est évidemment pas le but souhaité. Nous avons donc voulu éviter qu'il y ait une forme de fraude par rapport à cela.

Nous n'avons pas repris la formule flamande qui vise à abandonner tout recours à une voiture pour un abonnement familial. Leurs résultats ne nous ont pas totalement convaincus. Leur formule aurait des conséquences financières très importantes pour le groupe TEC. N'oublions pas que l'essentiel de la clientèle TEC, c'est d'abord le monde scolaire et, dès lors que vous y intégrez les familles, il y avait un travail budgétaire compliqué qui aurait reporté la prise de décision – cela, je ne le souhaitais pas –, mais elle fera partie de l'évaluation que je ne manquerai pas de vous communiquer.

Formellement, il n'y a pas eu de montants financiers prévus, pas plus qu'il n'y en a lorsque nous avons lancé, en septembre de l'année dernière, l'abonnement «familles nombreuses». Nous avons demandé aux TEC de faire un effort pour rendre plus attractifs encore – et je pense que c'est un succès – les abonnements «familles nombreuses».

Pour répondre encore à M. Crucke, si on veut vraiment réussir l'opération, nous avons besoin d'un accord de coopération – je ne parle pas des Gouvernements, mais des sociétés – pour que notre abonnement «plaque» soit valable en Flandre, mais qu'il le soit surtout à Bruxelles, c'est-à-dire le métro et le chemin de fer. J'ai souhaité que l'on puisse étendre la mesure de la gratuité d'une plaque contre un abonnement d'un an, voire renouvelable une deuxième année, sur le métro (bus STIB) et le chemin de fer.

Les courriers sont partis pour programmer des réunions. Je peux vous dire que, d'ores et déjà, j'ai eu une réaction d'intérêt positif de M. Pascal Smet, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur la question.

Du reste, si vous lisez la presse d'aujourd'hui qui projette la congestion attendue dans moins de dix ans, de Bruxelles – où nous serons beaucoup trop nombreux à nous rendre en voiture à Bruxelles –, je me dis que le RER est une réelle nécessité.

J'espère que notre bus, sur la bande des pneus crevés, va enfin voir le jour. Et qu'enfin, il y ait de moins en moins de personnes qui utilisent seules leur voiture, qu'il y ait davantage de covoiturage ou encore d'usage des transports en commun.

Je pense qu'offrir – j'en rêve et je fais des démarches pour qu'il en soit ainsi – un abonnement général gratuit pour les transports en commun, ce n'est pas par centaines que nous devrions les compter, mais par milliers, j'en suis convaincu. Si vous pouviez dire, notamment dans les milieux ruraux: «*Vous avez le bus, et puis le train vous attend, gratuit*», je pense qu'essayer cette formule c'est l'adopter.

Enfin, je peux vous dire que la mesure a bien été appréciée et je tiens à remercier le conseil d'administration de la SRWT et les TEC parce que cela montre une image dynamique, cela incarne l'objectif du nouveau Contrat de gestion qui est de transformer les TEC en *manager* de la mobilité. Dorénavant, la Maison des TEC va devenir la Maison de la mobilité, cela veut dire: bus, bus et trains, bus et voitures, covoiturage, bus et vélos, parkings, etc.

C'est donc un nouveau concept que nous voulons développer à travers les TEC, notamment via de nombreuses campagnes publicitaires, – et vous l'entendez régulièrement. Je veux vraiment conforter l'image des TEC car ce que la Flandre dit de nous: «*Regardez les TEC, la Wallonie, les gréviculteurs, etc.*», est on ne peut plus faux, statistiquement parlant.

Je pense qu'aujourd'hui, avec la collaboration, je tiens à le souligner, des agents et des chauffeurs, le renouvellement des bus, leur sécurisation, nous sommes en train, progressivement, d'établir une image extrêmement positive des TEC.

Par rapport aux villes flamandes et au budget de De Lijn, il y a une différence fondamentale. Mme Van Brandt m'a bien expliqué qu'en Flandre, les communes contribuent financièrement à De Lijn. Dans le budget communal, on donne de l'argent à De Lijn, c'est ce qui a fait notamment le développement de toute une série de lignes. Chez nous en Wallonie, lorsque vous écrivez, pardonnez-moi, pour des réunions de concertation «TEC-communes», c'est déjà l'horreur: «*De quoi il se mêle dans notre commune?*». Ce n'est pas toujours bien compris mais, en tout état de cause, lorsqu'il s'agit de payer, là, il n'y a plus personne qui répond.

Il y a quelques expériences que je veux saluer à la Hulpe, l'échevin Philippe Matthis a amené la commune, chaque année, à prévoir un budget pour la mobilité et cela a quand même touché la commune voisine puisqu'à Rixensart, Mme Herzet va faire de même pour sa commune. Mais c'est quand même extrêmement rare d'entendre des communes dire: «*La*

politique pour la mobilité, je vais payer pour l'améliorer.».

Je vous rappelle que les TEC écrivent régulièrement aux communes, notamment dans le cadre des études d'itinéraires en disant: «*On peut passer dans tel village, mais êtes-vous prêt à contribuer financièrement?*». Et là on dit: «*Non, cela ne nous concerne plus.*».

Je rappelle quand même que 72 % des recettes des TEC, c'est le Gouvernement wallon, cela veut dire l'impôt général. Donc, pratiquement trois euros sur quatre. Lorsque l'on dit que le ticket est cher, je dois quand même reconnaître que l'usager n'en paie qu'un quart, je ne le condamne pas. C'est une politique importante et il faut la mener à bien.

Vous verrez que nous continuerons à agir de la sorte et je souhaite que les TEC soient vraiment pionniers en matière d'environnement. Ils le sont déjà puisque chaque fois nous adoptons la norme la plus sévère. On va passer à la norme euro 5, très prochainement, pour nos nouveaux bus, mais dans les prochaines semaines, nous lançons le premier bus hybride et vous le savez, dans le contrat de gestion est bien prévu l'usage généralisé du biodiesel. Si on peut en plus avoir des TEC vecteurs d'environnement, je pense que l'image y gagnera encore.

Enfin, dernier point, parfois les plus beaux compliments viennent de l'étranger. Nous avons eu droit la semaine dernière à un reportage de TF1 qui est venu rendre hommage aux TEC en disant: «*Mais bon sang, en Wallonie – ils avaient essayé d'aller voir De Lijn, mais ils ont été un peu moins bien reçus pour des questions linguistiques, semble-t-il – vous êtes beaucoup plus dynamiques en termes d'adaptation de l'offre, ce que nous ne faisons que trop peu en France, et en termes de nouvelles politiques commerciales, ce que nous ne faisons pas suffisamment.*». Vous le verrez dans un prochain JT de TF1 puisque c'est programmé comme tel. Je me dis que nous sommes sur la bonne voie mais, bien évidemment, tout est une question de moyens, toujours – et vous l'avez entendu avec M. Pirlot –, bien que nous allons essayer de continuer à suivre cette politique d'investissement des transports en commun.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je l'ai dit, ce sujet me passionne et je veux le suivre aussi en disant que c'est une mesure commerciale. Et parfois, on a besoin de ce type de mesure pour réellement avoir aussi une sensibilisation plus importante, donc, je le suis sans aucune difficulté en la matière.

Je partage son point de vue sur la différence de réalité entre la Wallonie et la Flandre. Ceci dit, je reste convaincu que la réelle efficacité, c'est la complémentarité dans les transports publics. C'est vraiment cela l'objectif que vous devez vous assigner. Vous travaillez ici sur une mesure, mais j'en pense du bien, et vous avez ouvert une autre porte – je vous en remercie – c'est le débat entre les communes et les TEC. Pour avoir essayé de vivre l'expérience sur le terrain, je reste partie prenante en la matière. Je souhaiterais qu'on puisse aller au-delà mais je vous assure que ce n'est pas toujours aussi facile. J'ai vécu les choses de l'autre côté. Au sein du TEC on savait que j'étais dans le conseil d'administration, mais au sein de ma commune aussi, où j'ai essayé de mettre un service sur pied et je n'ai pas toujours trouvé la réponse la plus utile malheureusement, parce que cela passe par une augmentation de l'offre, sinon c'est de la galerie, un feu follet. Et lorsqu'on joue avec la mobilité – je ne reviens pas sur la mesure commerciale dont vous avez parlé – il faut le faire sérieusement, parce que si vous décevez les gens avec dans le service que vous mettez sur pied, c'est terminé, vous les perdez et pour rattraper cela, c'est difficile.

J'aime bien qu'on mette tout le monde autour de la table mais les communes, sans vouloir me faire ni l'avocat des communes, ni des autres, lorsqu'elles prennent ce type de décision, elles doivent mesurer tous les paramètres. Je reste partie prenante et j'espère qu'un jour on pourra ouvrir ce débat au sein de ce Parlement et, pourquoi pas, au sein de ma commune.

M. le Président. – La parole est à Mme Dethier-Neumann.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, je vous rejoins, et c'est tout à votre honneur, vous n'avez pas laissé passer l'occasion de réagir rapidement. C'était maintenant qu'il fallait réagir avec les événements qu'on venait de vivre.

Maintenant, en parallèle, il faudrait tout mettre en œuvre pour ne pas que ce succès apparaisse mitigé. Vous parlez d'un lien avec le train et le métro. Heureusement que vous en parlez, parce que c'est dans l'entière mesure que l'offre peut augmenter mais, pour cela, il faut quand même des moyens. Vous dites que les moyens suivront, mais il faut encore déterminer à quoi on veut les destiner. Je pense qu'il faut aussi déterminer, dans les moyens, ceux que l'on utilise pour l'évaluation, pour la planification et l'élaboration du trajet qu'on offre en plus? Parce qu'il ne s'agit pas ici d'avoir uniquement plus de clients mais de connaître leurs besoins. Si vous me demandez aujourd'hui pourquoi je viens en voiture, je vous répondrai: «*Trouvez-moi un bus qui va de Eupen à*

Namur.». En milieu rural, il est difficile parfois de rejoindre certaines gares. Certes, il y a des parkings facilitant le covoiturage, etc., mais il y a une planification à faire.

Je pourrais vous parler d'une plate-forme intéressante en Allemagne qui relie effectivement les taxis, les métros, le *regiobahn* et le rail, tout cela en trois langues, et ce dispositif relie trois pays avec une cartographie commune et un même ticket. Dans ce dispositif, il y a une participation et du privé, comme le TEC peut le faire, et des communes. Mais l'intérêt des communes, là, c'est qu'elles n'ont pas que le droit de payer, elles ont aussi le droit de planifier et de mettre leurs besoins sur la table. Si on pouvait arriver à cela...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – L'opération «Mobipol», si je peux me permettre, Monsieur le Président, va nous y aider puisque nous avons acquis le logiciel à la SNCB. Nous avons fait une relation entre SNCB, TEC, syndicats, Union wallonne des entreprises. Je parle ici de syndicat intersectoriel pour que cela soit très clair. Comme toutes les entreprises vont devoir déposer leur bilan de mobilité pour le mois de juin, nous allons pouvoir faire, à travers le logiciel Mobipol, une cartographie des besoins. Parce que, souvent, on me demande des bus complémentaires, je pense à la PMZA des Isnes à Gembloux où, reconnaissons-le, le réseau est largement insatisfaisant, et puis, on se rend compte que le bus qui a été réservé est surdimensionné.

Je viens de répondre favorablement à une demande de Nivelles où nous allons non pas mettre un bus complet mais un minibus parce que cela correspond assez bien à la demande actuelle. Après, on verra bien. Et donc là, il y a une participation des entreprises, des travailleurs selon des formules arrêtées entre eux et puis, de la Région wallonne et du TEC. Et on va même pousser plus loin puisqu'on va se rabattre vers la gare, ce qui n'était même pas prévu. Cela, c'est pour la partie concernant la Région wallonne.

On va essayer de mobiliser autour du PMZA, on va le faire à Liège, on va le faire dans les différents sites du BEP de Namur et il y a encore une quatrième zone qui m'échappe. Mais pour la rentabiliser – je ne parle de couvrir à 100 %, loin s'en faut, on tourne en général autour de 27 % ou 30 % – il faut qu'il y ait des personnes dans le bus. Or, on répond souvent: «*Oui, je suis intéressé par les transports en commun.*», mais quand le bus passe, c'est: «*Non, cela ne m'intéresse pas.*».

Sur l'étude de Nivelles, la dernière à laquelle j'ai assisté, on voit quand même que les gens répondent: «*Oui, je suis intéressé, mais je garde ma voiture quand même.*».

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Pourquoi? Parce que, simplement, il faut arriver à remplacer la voiture. Une chose doit être claire, l'événement comme on vient de le vivre est un événement isolé, mais on va vivre les dix années suivantes dans le même questionnement, ce sera même plus grave que cela...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais ne sous-estimez pas la flexibilité du monde des entreprises où maintenant on ne termine plus aux mêmes heures. Il arrive que des cadres, des employés restent plus longtemps parce qu'il y a un horaire flottant, et c'est beaucoup plus difficile. Avant, la cloche ou la sirène retentissait, tous les travailleurs sortaient, maintenant, on en est à des horaires beaucoup plus larges.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – C'est clair, il faudrait une rotation toutes les trente minutes. Maintenant, je n'attends pas de vous que vous mettiez cela en œuvre d'aujourd'hui à demain. Par contre, la planification coûte en général nettement moins cher et, donc, j'attends là une vision pour toute la Wallonie et pas uniquement pour les villes.

M. le Président. – Nous continuons notre ordre du jour. MM. Borsus et Stoffels étant actuellement retenus dans une autre commission, je vous propose de revenir ultérieurement à leurs questions et donc de passer à la question suivante.

QUESTION ORALE
DE M. PETITJEAN À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LE DEVENIR DU NUCLÉAIRE EN WALLONIE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Petitjean à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le devenir du nucléaire en Wallonie».

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

M. Petitjean (FN). – Monsieur le Ministre, je ne vous apprendrai rien en vous disant que la Belgique occupe aujourd'hui la troisième place mondiale après la Lituanie et la France pour la part d'électricité produite par les centrales nucléaires. Le Gouvernement, dans sa politique énergétique de développement durable, décide de l'abandon du nucléaire alors qu'il représente 60 % de notre électricité. En effet, l'électricité en Belgique est produite par sept centrales

nucléaires: quatre à Doel et trois à Tihange dont la fermeture progressive est prévue pour 2025. Or dans un contexte de croissance constante, avec l'épuisement de nos réserves de pétrole estimé pour 2020 voire 2030, en limitant la consommation et la croissance, ne serait-il pas préférable d'analyser une mesure alternative plutôt que l'abandon du nucléaire ?

En ce qui concerne l'environnement, l'électricité d'origine nucléaire ne représente que 6 % de la production mondiale. Touché par la problématique du réchauffement climatique, l'énergie nucléaire n'émet pas de gaz à effet de serre et n'est pas soumise aux mêmes contraintes que le pétrole ou le gaz, et présente donc un certain nombre d'avantages, du moins pour un certain nombre de scientifiques.

En effet, depuis l'an dernier, des chercheurs ont mis en place de nouveaux procédés et présentent des solutions à plusieurs niveaux: un meilleur traitement des déchets eux-mêmes, ainsi que l'apparition de réacteurs de la quatrième génération. D'après le «Forum International Generation IV» un réacteur de génération IV pourrait voir le jour en 2040. À long terme, la fusion nucléaire est très prometteuse pour plusieurs raisons: elle permettra une meilleure compétitivité économique, le remplacement de l'uranium par des matières beaucoup plus abondantes et moins polluantes, et une aptitude à recycler le combustible.

D'autre part, les énergies renouvelables restent insuffisantes au niveau de la demande d'énergie actuelle et future: elles ne représenteront que 10 à 12 % des besoins en électricité en 2020, suite à la faible puissance qu'elles produisent. De plus, certaines populations locales sont hostiles aux installations de parcs éoliens et aujourd'hui, malgré l'évidence de la problématique liée au potentiel danger représenté par les déchets radioactifs, il est certain que les idées changent et que la peur du nucléaire s'estompe.

Notons également que la sortie du nucléaire dans le cadre d'un marché libéralisé de l'électricité pourrait amener la Belgique à importer de l'électricité et plus particulièrement d'origine nucléaire: par exemple, de la France. D'après le vice-président de Total, François Cornélis, l'augmentation et le maintien du nucléaire est une évidence et que «la demande énergétique du monde demandera le développement du nucléaire». À l'heure où le baril de Brent ne cesse de croître et devient de plus en plus rare, le développement du nucléaire reste la solution pour le maintien de notre compétitivité, pour répondre aux besoins de la croissance économique, plus ou moins 2 % par an, et aux exigences d'une population augmentant. De plus, l'électricité nucléaire a un avantage au niveau de la sécurité de l'approvisionnement et de la stabilité des prix.

Nous ne manquerons pas de citer les coûts qu'engendre le démantèlement de ces centrales nucléaires, c'est-à-dire 1,37 milliard d'euros.

Dans vingt ans, comment le Gouvernement fédéral compte-t-il remplacer et produire les 50 % de l'énergie manquante? Ne devons-nous pas combiner en Région wallonne, l'énergie alternative, économie d'énergie et développement du nucléaire ?

L'enjeu n'est-il pas que le Gouvernement devrait tendre à raccourcir ces délais en donnant davantage de moyens humains et financiers dans ces recherches et en remettant en cause le moratoire nucléaire ?

Mais plus précisément, lorsque sera abordé le devenir du nucléaire en Belgique, il est clair que les Régions seront associées aux discussions et qu'elles seront parties prenantes de la solution.

Aussi, Monsieur le Ministre, serai-je heureux que vous brossiez la position actuelle du Gouvernement wallon sur l'utilisation du nucléaire pour la production d'électricité en Wallonie. En sachant qu'il y a un certain nombre de conclusions qui sont déjà présentement tirées, à savoir que l'énergie nucléaire n'émet pas de gaz à effet de serre et permet de maintenir une indépendance énergétique, que le kilowatt d'origine nucléaire est compétitif, que l'industrie nucléaire est la seule qui comptabilise et gère ses déchets de manière à éviter des effets néfastes sur l'environnement, que le débat politique à propos du nucléaire n'est pas clos, les perspectives d'avenir pour l'option nucléaire en Belgique, en Europe et dans le monde existent bel et bien.

Bien sûr, il y a aussi des défis à relever dans le futur et ils sont importants :

- le maintien d'une exploitation sûre et performante des installations existantes ;
- la conception et la construction de nouveaux réacteurs posent bien sûr question ;
- la gestion des déchets ;
- l'extension de la durée de vie des centrales existantes ;
- le démantèlement des tranches obsolètes et d'autres installations nucléaires ;
- et enfin, l'industrie nucléaire belge et internationale a besoin d'ingénieurs, et de scientifiques.

Voilà l'ensemble de ce que nous pensons et nous voudrions vous entendre à ce propos. Nous savons déjà que vous avez pris position il n'y a pas longtemps, et nous voudrions savoir un peu ce que le Gouvernement wallon pense de cette problématique.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je pense que les questions que soulève M. Petitjean sont évidemment pleinement pertinentes et d'actualité. La vérité m'oblige à dire que le Gouvernement n'a pas statué puisqu'il n'a pas été invité à le faire par le Gouvernement fédéral. Nous sommes toujours dans l'épure des décisions initiées par M. Deleuze et même si elles font l'objet de très nombreuses discussions dans les couloirs, à toutes les réunions, elles n'ont pas encore fait l'objet de délibération, ni de demande d'avis.

Ceci dit, lorsque nous serons appelés à nous prononcer, je pense que dans la note que je soumettrai au Gouvernement, j'y évoquerai six points en indiquant d'emblée que j'aimerais pouvoir vous dire: *«Le nucléaire non merci, nous n'en avons plus besoin, nous avons trouvé autre chose qui coïncide à la fois aux critiques de compétitivité, aux aspects sociaux, environnementaux, de la santé, bref, le nucléaire c'est de la préhistoire, nous avons trouvé mieux.»*. J'aimerais pouvoir me présenter devant vous avec cette formule mais aujourd'hui, personne ne peut dire cela.

Il y a six paramètres dont nous devons tenir compte: d'abord, la santé. Il est clair que l'anniversaire de Tchernobyl nous rappelle avec ô combien d'horreur, ne nous en cachons pas, qu'il y a toute la problématique de l'exploitation des centrales, de leur entretien et de la gestion des déchets nucléaires. Nous en avons depuis une trentaine d'années en Belgique mais ils sont radioactifs pour plusieurs milliers d'années. Donc, c'est une réelle question qui mérite que l'on poursuive les recherches et que l'on soit extrêmement rigoureux, intraitable, dans la gestion et l'entretien du stock de ces déchets, c'est clair.

Cependant, j'ai le sentiment que si nous voulons progresser sur le sujet il faut qu'on puisse alimenter la source et donc, la continuation même de l'exploitation du nucléaire conditionne pratiquement une meilleure gestion de ces déchets.

Deuxièmement, la sécurité de l'approvisionnement.

Dois-je quand même rappeler, parce que j'entends beaucoup de discours, à droite, à gauche, surtout à gauche teintés de vert, où l'on dit: *«Mais il faut faire des efforts en termes d'utilisation rationnelle de l'énergie.»*. J'ai même cru entendre un responsable dire: *«Mais on pourrait diminuer de 20 à 30 % la consommation.»*. Soyons de bon compte. D'abord, l'industrie a elle seule en détient pratiquement la moitié, 45 à 48 %, le reste, 23 % les logements, 23 % les transports, les 8 autres sont réservés au tertiaire et au monde agricole. Mais quand on prend la progression de cette consommation, on note deux choses.

Tout d'abord, il y a eu de réels efforts en termes de baisse de consommation, notamment à travers la politique menée par la Région wallonne, et je m'en félicite, avec les accords de branche où, aujourd'hui, les grands secteurs industriels, gros consommateurs d'énergie, à raison de 85 % de celle-ci, se sont engagés avec des investissements conséquents puisqu'on parle de 70 millions d'euros par an, à investir pour moins consommer. Pas uniquement pour la planète, mais parce qu'évidemment, comme ils consomment moins d'énergie, ils améliorent leur propre compétitivité; c'est aussi simple que cela. Donc, il y a des efforts et nous continuerons à le faire à travers le décret sur la performance énergétique du bâtiment, la PEB, les transports, on l'a évoqué tout à l'heure. Donc, on fait mieux mais que constate-t-on? C'est que la diminution de la consommation est compensée par une augmentation quasi automatique de la consommation et, donc, heureusement que nous faisons tous ces efforts pour diminuer la consommation sinon son augmentation nette serait beaucoup plus importante encore.

Ce qui fait que comme nous consommons davantage d'énergie, d'électricité, notre part d'importation ne cesse d'augmenter. Nous sommes, à l'échelle de la Belgique, de plus en plus «dépendants» des autres puisque nos outils de production ne suffisent pas à notre consommation et que notre situation s'est même détériorée d'année en année puisque la part d'importation augmente.

Ce qui veut donc dire que nous avons intérêt, pour notre approvisionnement, sur le plan de l'indépendance, à être extrêmement vigilants. Je rappelle notamment à ceux qui préconisent le recours au gaz, aux turbines gaz-vapeur, que notre réserve de gaz correspond à 3 % de la consommation annuelle. La France a des réserves de 24 %. Si nous devions avoir des problèmes d'approvisionnement en gaz, nous serions très vite en rupture de fourniture, nos stocks étant extrêmement limités. Je le dis en termes de sécurité d'approvisionnement.

D'autre part, je pense qu'il nous faudra moderniser nos lignes à haute tension pour pouvoir non seulement sécuriser notre approvisionnement mais aussi commercer. Et la Belgique étant un carrefour, nous avons tout intérêt à le faire en la matière.

Donc, en ce qui concerne cette indépendance énergétique, nous avons intérêt à défendre, le cocktail, c'est ma formule, d'énergie. À mon sens, il faut du nucléaire, il faut des énergies renouvelables et de plus en plus, et la dernière décision prise par le Gouvernement, à ma demande – c'est le certificat vert – va dans ce sens-là. Nous ferons mieux que ce que le Gouvernement précédent avait arrêté sous la plume de José Daras: on pourrait arriver à 12 voire 14 % tel que le

Premier ministre du reste l'a évoqué dans une interview récemment. Et puis, il faudra trouver des turbines gaz-vapeur, pas de problème.

Troisièmement, l'environnement. Il est clair que pour Kyoto 1, on n'a pas de problème. Pour Kyoto 2, là, nous allons tomber dans la décision, si elle ne se modifie pas, de la fermeture des centrales nucléaires. Et donc, entre 2015 et 2030, si nous devons fermer toutes les centrales, les sept que vous avez évoquées, c'est 30 % de rejet de CO₂ en plus. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que les entreprises vont devoir racheter des quotas de CO₂. Or ces quotas sont cotés en bourse, comme vous le savez et, inmanquablement, si on ferme le nucléaire, le cours de ces quotas va augmenter, donc, ce sera tout négatif, pardonnez-moi de le dire comme tel, et pour l'environnement et pour la compétitivité des entreprises. Du reste, Mme de Palacio, lorsqu'elle était commissaire à l'Union européenne, qu'a-t-elle dit ? *« Si vous fermez le nucléaire, vous abandonnez Kyoto. »*

Quatrièmement, la compétitivité. Ce n'est pas difficile. Si vous prenez la production qui est la moins chère, à savoir le nucléaire, et que vous prenez les turbines gaz-vapeur puisque c'est la proposition que les milieux écologistes défendent, vous avez une différence de 50 euros le mégawatt/heure. Vous imaginez la conséquence pour les travailleurs des entreprises qui sont grosses consommatrices d'énergie, il y aura évidemment en termes de compétitivité des actions immédiates. Quant aux énergies renouvelables, dont je suis un fervent défenseur, pas comme ministre, cela, c'est facile, mais comme bourgmestre – j'ai eu les premières éoliennes de ce pays, donc, je peux en parler très à l'aise – elles sont indiscutablement – on n'ose pas le dire, on croit qu'il suffit de souffler dessus pour que cela fonctionne – les plus chères puisqu'on demande une contribution à chacun des ménages et à chacune des entreprises pour les alimenter.

En termes de compétitivité, faites l'addition du prix des turbines gaz-vapeur, des cotations qu'il faut racheter, plus les nouvelles centrales qu'il faudra financer. Alors, bonne chance en termes de permis d'exploiter pour les communes qui diront oui aux turbines gaz-vapeur. Je rappelle que ce sont des unités qui polluent. Quand j'entends à nouveau le responsable, proche du monde Écolo, qui dit : *« Il y a l'URE et il y a la production de chaleur. »* Mais pour la production de chaleur, il vous faut un combustible de base, il n'y a rien à faire et, celui-là, dégage du CO₂.

Cinquièmement, l'aspect social. J'ai vu qu'il y avait eu une marche allant de Tihange à Doel entreprise par une trentaine de marcheurs, des amis de la terre qui, chaque jour, font 20 kilomètres pour protester. Je les ai vus, c'est sympathique, mais dans leur

protestation, ils n'évoquent que les déchets nucléaires, et ils ont raison mais, jamais, jamais, ils n'évoquent la répercussion sur les prix. Ils disent aux gens : *« Vous n'aurez plus de déchets nucléaires. »* et en cela, ils ont raison, mais ils ne disent pas : *« Attention, nous allons vous demander un effort sur le prix. »*. Cela, on n'en parle pas.

C'est d'ailleurs pour cela que j'ai décidé de faire une grande consultation sur ce thème-là pour dire aux gens : *« Vous êtes prêts à abandonner le nucléaire, fort bien, mais êtes-vous prêts à payer l'énergie autant en plus ? »*. Sinon la question est biaisée, elle est biaisée. Est-ce que vous aimez votre voiture ? Oui. Savez-vous qu'elle est polluante ? On ne pose jamais des questions comme cela. Et donc, je crois qu'il faut avoir une approche globale.

Enfin, sixième élément, la concurrence. Si nous voulons pleinement profiter de la libéralisation au 1^{er} janvier 2007 – et là, M. Borsus m'interroge, donc, je devance un peu sa question – il est clair que nous avons besoin qu'il y ait plusieurs joueurs, pour prendre le terme utilisé dans le jargon énergétique, et qu'il faut que plusieurs joueurs aient accès au nucléaire. Aujourd'hui, le monopole dans le cadre de la fusion-OPA Suez, Electrabel, SPE fait qu'il n'y aura plus qu'un seul joueur qui aura le nucléaire. Cela a quoi comme conséquence ? C'est qu'aujourd'hui, la SPE, qui n'a pas le nucléaire, perd chaque année 22 à 23 millions d'euros. Il ne faut pas se faire d'illusion, Centrica qui va remplacer GDF, je les ai rencontrés, ils feront l'effort un an, deux ans et puis, – du reste, qui reste sur un marché où il perd 30 millions d'euros par an ? – ils s'en iront. Je rappelle quand même que dans SPE, il y a des communes qui sont actionnaires à 49 %, je le dis au passage. Donc, on ne peut pas avoir une réelle concurrence, libéralisation, c'est ce que j'ai dit au *Soir Magazine*, s'il n'y a qu'un seul épicière qui fournit l'électricité nucléaire.

Voilà l'état de la question. Je dirai cela en des termes plus longs, plus larges, avec des chiffres, au niveau du Gouvernement mais, en tout cas, je crois avoir vu un grand nombre de responsables du paysage électrique, je continue à en voir chaque semaine, j'en verrai un demain matin, et non des moindres mais, sincèrement, si nous ne rouvrons pas le débat avec tous ces éléments-là, alors, je dis que le débat n'est pas bien posé, parce qu'il ne suffit de mettre un autocollant *« nucléaire, non merci »* sans mettre à côté de cet autocollant un autre qui dirait *« oui, à »,* oui, à l'augmentation des prix, oui à une conséquence, sinon la question est évidemment toujours biaisée.

Voilà ce que je voulais vous dire en termes de conviction en ayant rencontré les uns et les autres.

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

M. Petitjean (FN). – Monsieur le Ministre, en fait vous partagez notre souci d'indépendance au plan de l'approvisionnement énergétique qui garantit à moindre coût le consommateur et surtout les entreprises qui doivent rester compétitives. Le nucléaire protège incontestablement l'emploi et il respecte, plus que les autres sources actuelles d'énergie, l'environnement. Vous rejoignez aussi notre sentiment que nos concitoyens, s'ils sont interrogés, vous répondront qu'ils sont plus qu'avant pour le nucléaire car ils ont peur de l'augmentation des coûts de l'électricité, notamment. Je crois que c'est quelque chose qui est de plus en plus perceptible dans l'opinion publique et il est utile que des Ministres comme vous, rejoignent cette opinion-là.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il n'y a pas que moi puisque le Roi organise une visite à Mol le 17 mai et il a demandé à tous les Ministres de l'énergie de ce pays d'être présents.

M. Petitjean (FN). – C'est très bien, vous le félicitez de ma part.

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

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

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, je serai bref puisque le dossier nous est bien connu, Monsieur le Ministre, et particulièrement à la suite de l'adoption du contrat de gestion, de son article 7, qui rappelle que la continuité du service public de transport de personnes et de transport scolaire en cas de grève sera assurée. Nous avons avec quelques excellents collègues, dont Jean-Luc ici présent, déposé un texte dont nous maintenons qu'il avait parfaitement sa place dans le droit interne wallon. Nous avons pris acte de la décision de la majorité parlementaire de rejeter ce texte et de l'engagement du Ministre – et je me permets de vous citer, Monsieur le Ministre – de ne pas renvoyer ce dossier «aux calendes grecques».

Je ne sais pas ce que veut dire dans le vocabulaire habituel parlementaire la notion, «pas aux calendes grecques», mais le contrat étant entendu maintenant depuis un certain temps, les éléments de ce dossier étant parfaitement connus depuis de longs mois puisqu'on sait que les syndicats y sont opposés, que le Gouvernement a prévu de faire un effort, de lier cela à la «compétitivité» à la présence, à la lutte contre l'absentéisme dans les services, qu'on connaît à peu près l'épure de la négociation qui était celle que le gouvernement proposait, ma question est dès lors relativement simple, Monsieur le Ministre. Pouvez-vous nous faire aujourd'hui l'état de la négociation ou peut-être mieux, rassurer l'ensemble des entreprises. Je vous rappelle la prise de position extrêmement forte de l'Union wallonne des entreprises au lendemain des dernières grèves qui avait dit: *«Cela suffit de prendre l'économie wallonne en otage.»*, des fédérations de parents qui, outrés par un certain nombre d'excès, avaient elles-mêmes réagi, Monsieur le Ministre, à défaut de pouvoir nous annoncer aujourd'hui l'accord intervenu avec les syndicats, pourriez-vous simplement nous rassurer en nous faisant l'état des négociations et peut-être, puisque le temps a tout de même fait son œuvre, nous donner une précision de calendrier de manière à ce que ce service minimum puisse, être mis en œuvre au plus tard, j'imagine, pour la rentrée scolaire prochaine, par exemple.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je confirme bien que ce que vous appelez, ce que ce que nous appelons le service minimum, ce que j'appelle plus exactement le service des prestations essentielles a fait l'objet d'une délibération du Gouvernement qui, à l'unanimité, souhaite, comme je vous l'avais indiqué, que nous poursuivions les négociations avec la délégation des travailleurs afin d'aboutir à un accord. Je vous ai déjà indiqué pourquoi puisque nous n'avons pas la compétence par décret – vous le savez, vous en convenez avec moi – de l'imposer. Et quand bien même ce serait possible, je ne le souhaiterais pas. Je souhaite que ce soit dans le cadre d'une paix sociale, confortée et initiée par les accords du 23 juin 2005 après les grèves que vous avez évoquées.

Quelques éléments d'actualité. D'abord, le 2 mars, le Premier ministre nous a écrit pour nous consulter sur une proposition de loi déposée – je ne crois pas que vous les connaissiez mais, enfin, je les cite quand même – par MM. Bacquellaine, Chastel, Bellot, Ducarme et Mme De Bue sur le sujet.

J'avoue être très circonspect et c'est ce qui avait expliqué le vote de réserve de M. Lavaux puisque vous l'aviez épinglé. En fait, la proposition libérale au Fédéral c'est exactement – je le dis pour vous, parce que vous plaidez de manière plus gaillarde, mais eux sont encore très timides – la situation que nous connaissons en Wallonie. Qu'est-ce qu'ils demandent ? Lorsqu'il y a non-respect de prestations par une entreprise, il faut que l'État puisse retirer les subventions versées à l'entreprise pour les jours non prestés. Il y a dans la salle des spécialistes de la question, ils le savent, nous l'avons fait respecter : autant de jours de grève, eh bien, les TEC ont perdu autant de moyens financiers puisque le service pour lequel nous les payons n'a pas été rendu, donc, nous retranchons.

La proposition libérale, c'est ni plus, ni moins, une décalcomanie de ce que nous faisons en Région wallonne. Donc, ce n'est pas du tout, contrairement à ce qu'on m'avait indiqué, une volonté de service minimum, c'est ce que nous connaissons en Wallonie.

Deuxièmement, je vous rappelle que dans le cadre du contrat de gestion des TEC, nous avons fait un effort à la fois de la hausse de la productivité des travailleurs puisqu'on a même retenu un critère de calcul par agent et, en même temps, quoi de plus normal, un intéressement aux résultats du groupe. D'une main, on demande un effort et, de l'autre, il est récompensé pour les agents selon des modalités à déterminer avec le groupe TEC et les travailleurs. C'est un progrès évident et je me plais à le souligner. Je crois que cela a été bien perçu dans les rangs concernés.

Troisièmement, je vous ai indiqué, rentrant du Québec, que j'avais été assez favorablement impressionné, je ne le cache pas, par le concept du service des prestations essentielles. Cela vaut la peine, en deux mots, de l'expliquer. Les Québécois ont été confrontés à une grande grève, et s'est posée, sous l'égide d'un Gouvernement de gauche, la question d'interdire la grève – ce qui est tout à fait stupide, en tout cas, moi, je ne le défendrai jamais, c'est un droit élémentaire – ou de modaliser la manière selon laquelle elle s'organise.

Le Gouvernement et les syndicats se sont mis d'accord sur une procédure, une sonnette d'alarme et un certain nombre de prestations essentielles à accomplir. Et les syndicats québécois ont signé et, du reste, respectent l'accord.

J'entends, bien évidemment, les protestations, les inquiétudes ou le refus, appelez cela comme vous voulez, du monde syndical. Donc, dans cet esprit de dialogue qui je pense, doit animer les travailleurs comme le Gouvernement, je vais demander au président de cette commission des prestations essentielles de venir dans les prochaines semaines chez nous et je vais

organiser une réunion avec les syndicats, le groupe TEC et votre serviteur, pour que chacun mesure bien comment cela fonctionne les avantages du système et peut-être que du côté syndical on pourra alors mieux mesurer les reproches qu'on peut adresser.

J'ai envie de dire, Monsieur Borsus, que je ne veux pas avancer à la hussarde. J'ai toujours dit que je voulais un pacte social, que je voulais un climat de confiance, ce qui est le cas pour le moment. Je ne souhaite pas non plus par une manœuvre unilatérale, par un entêtement malvenu, provoquer moi-même un climat social qui aujourd'hui se rétablit largement. Donc, je préfère, sans jeu de mots, et comme cela j'aurai salué la personne ici présente, avancer pas à pas.

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

M. Borsus (MR). – Je vous remercie Monsieur le Ministre pour cette réponse. Elle m'inquiète cependant, puisque je comprends que la négociation avec les syndicats n'a pas encore débuté.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ils connaissent parfaitement notre intention.

M. Borsus (MR). – Vous êtes allé voir le modèle mais, à ce stade, le premier pas n'a pas encore été franchi, c'est-à-dire mettre l'ensemble des interlocuteurs autour de la table et ouvrir la discussion en disant : *«Voilà ce que nous souhaitons.»*

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Des contacts informels, oui !

M. Borsus (MR). – Deuxièmement, je ne connais pas le modèle québécois, je vais m'y intéresser ...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais si vous le voulez, Monsieur Borsus, lorsqu'il sera de passage puisqu'il termine son mandat, il pourrait non seulement rencontrer le monde syndical mais également venir devant votre Commission pour expliquer le modèle.

M. Borsus (MR). – Pourquoi pas ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est vraiment intéressant de le découvrir. C'est assez original et cela fonctionne, c'est surtout cela qui m'intéresse.

M. Borsus (MR). – Je retiens l'idée en tout cas, elle me paraît intéressante pour la Commission et pour toutes celles et ceux qui suivent cette matière.

Deuxième inquiétude, mais le Ministre va me rassurer, je ne voudrais pas que le service minimum tel qu'on l'imagine communément, c'est-à-dire un service qui assure effectivement pour certains segments horaires, pour certaines fonctions, un transport, quoi qu'il arrive, en termes syndicaux, ne devienne une espèce de *canada dry* de service minimum, qui en ait vaguement l'allure mais qui soit un système édulcoré – parce que l'ensemble de la législation sociale prévoit déjà des préavis de grève, etc. – et qui aboutirait à ce qu'il y ait plutôt deux ou trois signaux d'alarme qui se déclenchent avant la grève tels qu'on les connaît déjà.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non, non. Vous voulez plus que la proposition de M. Bacquelaine.

M. Borsus (MR). – La proposition qui est sur la table au niveau wallon, Monsieur le Ministre, a été soumise à l'examen de cette commission, a été soumise à l'examen du Parlement et du Gouvernement et à votre examen, est donc une proposition d'un véritable service minimum. Le cri d'alarme, le cri d'attention que je souhaite exprimer maintenant c'est de dire: *«Monsieur le Ministre, ne nous faites pas une espèce de simili vague service minimum.»* Il faut tout de même l'avoir fait, ne fût-ce qu'avec retard. Il est clair que l'attente des parlementaires, du monde économique et l'attente d'un certain nombre de fédérations représentant les usagers habituels, notamment dans le monde scolaire, c'est un véritable service minimum.

Je ne voudrais pas terminer mon propos sans avoir dit que ceci, évidemment, n'enlève rien à notre attachement – vous l'avez réexprimé, je le réaffirme également – à un véritable processus de concertation sociale, de dialogue social, qui est un des éléments constitutifs de notre gouvernance publique en Région wallonne. Nous ne voulons rien dénier, rien retirer à ce processus et, deuxièmement, ceci n'enlève rien non plus au fait que l'on peut avoir une extrême préoccupation par rapport à certaines situations vécues par les travailleurs, notamment par les chauffeurs du secteur, confrontés notamment à la violence, à des situations d'iniquité. Notre proposition ne vient en rien minimiser la double attention que nous avons par rapport à ces deux éléments mais nous sommes toujours aujourd'hui à la case A, c'est-à-dire à la toute première, du processus visant à établir un service minimum. Monsieur le Ministre, attention, nous sommes déjà à un bon tiers de la législature régionale.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nous ne sommes en aucun cas à la case départ. Affirmer une telle chose revient à oublier les avancées du contrat de gestion qui prévoit la hausse de la productivité. (*Réaction de M. Borsus.*) Oui, mais attendez, cela participe à la même dynamique. Vous ne pouvez pas nier cela. Vous croyez que c'est facile, que c'est léger? Cela impose un réel effort.

M. Borsus (MR). – Je n'ai jamais affirmé que c'était facile et loin de moi l'idée de considérer que l'on attend de vous ou de nous d'accomplir uniquement des tâches faciles.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cette obligation-là pèse sur les agents. C'est nouveau. On va le valider. Cela n'existait pas avant. Et il y a un intéressement.

C'est donc une avancée évidente.

Deuxièmement, le contrat de gestion des TEC le prévoit explicitement et le Gouvernement, à l'unanimité, l'a approuvé. À partir de là, on dialogue et on cherche des formules qui concourent à cet objectif, mais je ne voudrais pas non plus – parce que, là, vous seriez en droit de m'en faire le reproche le moment venu –, au nom de cet objectif qui me tient à cœur, assombrir le climat social qui, me semble-t-il, est aujourd'hui assez intéressant pour l'avenir des TEC.

M. Borsus (MR). – Bien évidemment, nous n'agissons en aucune façon pour assombrir le climat social. Mais l'histoire des TEC a démontré qu'après une série de périodes plus calmes où le climat était plus positif, survient malgré tout – acceptons l'augure que ce soit de façon extrêmement lointaine – un problème, un conflit ou une situation de revendications.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En 2000, il y a eu 30 jours de grève.

M. Borsus (MR). – Chacun des Ministres successifs a connu des périodes de grèves.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – On a quand même fait mieux. Il y a eu 18 jours en 2005.

M. Borsus (MR). – Ne criez pas victoire trop vite.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est déjà un jour de trop.

M. Borsus (MR). – Il y a encore un certain nombre de mois devant vous, un conflit social peut très bien se durcir, se compliquer, etc.

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour cet état des lieux du dossier.

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

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

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je ne vois pas très bien la logique et la cohérence du découpage des zones de Charleroi et de Liège. Comme le rappelait un commentateur récemment, Liège compte deux zones, Charleroi beaucoup plus et le tarif des usagers est notamment déterminé par les zones que l'on franchit ou les zones plus ou moins éloignées dans lesquelles on se rend.

J'aimerais un petit mot d'explication, quelques justifications. Est-ce bien normal? N'y a-t-il pas là un champ de travail à explorer?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, chers Collègues, le tarif TEC est d'application depuis 1991 et il n'a pas connu de modification fondamentale, sinon sur la hauteur de celui-ci et les règles sont les mêmes partout.

Le tarif TEC prévoit un prix identique pour une et deux zones, ce qui élimine d'office tout saut de prix lors du passage d'une zone à l'autre.

La même grille tarifaire est d'application à l'entière du réseau TEC en Wallonie.

Des titres de transport particuliers avec un prix spécifique existent pour couvrir les trajets à l'intérieur de

périmètres. C'est notamment le cas à Charleroi, à Liège, à Namur et à Mons.

Ce sont les règles générales.

Pour ce qui concerne la situation de l'agglomération liégeoise, le choix de la découpe s'est porté sur une zone centrale et une grande couronne périphérique. Cela correspond au prix unique tel qu'il était appliqué par la STIL et prend en compte le développement de l'agglomération en forme de banane à Liège.

En ce qui concerne Charleroi, la tarification qui existait a été, elle aussi, maintenue avec une découpe de l'agglomération en 14 zones. Là aussi, il y a une zone centrale très importante avec des aires périphériques beaucoup plus petites qui viennent alors se coller à la zone centrale. Bien sûr, cette découpe en zones tarifaires doit non seulement prendre en compte les éléments qui peuvent intervenir dans le développement d'une agglomération, mais aussi les évolutions en matière de déplacements.

La réalité est celle-là. Je demanderai encore au groupe TEC de revoir et de comparer les éléments, mais ce sont des choix qui sont propres aux TEC Liège et au TEC Charleroi. Je demanderai que l'on fasse le point en termes d'évaluation dans les prochaines semaines sur cet aspect-là, même si, à ma connaissance, à part votre question, je n'ai pas eu beaucoup de manifestations de réprobation.

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

M. Borsus (MR). – Mon propos constituait une demande d'explication par rapport à la situation. Ce n'était pas particulièrement une revendication, sans quoi – nous nous connaissons maintenant depuis quelques mois –, je l'aurais fait avec plus d'insistance.

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

QUESTION ORALE
DE Mme CORNET À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LE DOSSIER DE LA E420
ET, PLUS SPÉCIFIQUEMENT,
L'HYPOTHÈSE DE L'AMÉNAGEMENT
DE TROIS VOIRIES POUR DÉSENGORGER
LA SORTIE SUD DE CHARLEROI»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cornet à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement terri-

torial, sur «le dossier de la E420 et, plus spécifiquement, l'hypothèse de l'aménagement de trois voiries pour désengorger la sortie sud de Charleroi».

La parole est à Mme Cornet pour poser sa question.

Mme Cornet (MR). – Monsieur le Ministre, je frétille d'impatience depuis longtemps concernant ce dossier de la E420 par rapport auquel on ne peut pas nier mon intérêt, puisque ce n'est pas la première fois que je vous interroge. Vous avez d'ailleurs comparé mon intérêt pour la question à la quête du Saint-Graal et, inlassablement, je poursuis mes investigations pour tenter d'y comprendre quelque chose, en tout cas, d'y voir clair.

Pas plus tard que pendant les vacances de Pâques, votre chef de cabinet et votre administration après lui ont fait une sortie concernant le dossier de la E420 pour nous indiquer que, maintenant, on ne privilégiait plus l'hypothèse d'un tracé unique, mais bien celle d'un trident et qu'il serait donc question de construire trois voiries au lieu d'une seule. Lors de la rentrée parlementaire, à la faveur d'une question d'actualité posée par mon collègue Paul Ficherouille, vous avez expliqué que la réalisation d'une voirie à grand gabarit – deux fois deux bandes – était maintenue côté ouest.

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

Mme Cornet (MR). – C'est important. Mais vous avez également indiqué que vous travaillez à une solution complémentaire, à savoir un tracé à petit gabarit à hauteur du Bultia. L'objectif étant de permettre à la circulation locale importante – je vous cite : 10.000 véhicules – de ne pas devoir emprunter la voirie à grand gabarit. En tout cas, c'étaient vos propos et vous les complétiez en indiquant que des modifications seraient par ailleurs apportées à la Nationale 5.

Inutile de vous dire que nous n'y comprenons plus rien et on va s'en expliquer. Si vous avez l'air de vous y retrouver, nous considérons plutôt que les pistes sont brouillées et nous aimerions obtenir de votre part quelques explications.

Devons-nous d'abord déduire des propos qui ont été les vôtres en séance plénière et, plus précisément, dans le cadre des questions d'actualité, que le Gouvernement a enfin tranché en ce qui concerne le tracé autoroutier ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous préciser l'information ? Vous dites que le principe de la voirie à grand gabarit est maintenu côté ouest. Pour nous, c'est une grande surprise puisqu'il n'a jamais été fait part à la population ou au monde politique d'une décision qui allait dans le sens de la sélection du tracé ouest. D'ailleurs, je vous rappelle qu'à cet

égard, nous étions intervenus à plusieurs reprises en vous rappelant qu'il avait été demandé à l'IGEAT de compléter l'étude d'incidences par des propositions urbanistiques globales pour le réaménagement des quartiers dans l'hypothèse du tracé central. Ces propositions n'ont à notre connaissance jamais été intégrées à l'étude d'incidences et nous aimerions enfin savoir comment vous vous positionnez par rapport à ces éléments.

Plus précisément, nous avons le souvenir que, dans l'étude de l'IGEAT, neuf tracés avaient été arrêtés. À partir du moment où, visiblement, votre chef de cabinet, votre administration et vous-même avez l'air de projeter un tracé, nous aimerions comprendre la logique qui a été suivie et la procédure qui va s'ensuivre.

Je me suis même procuré des plans. Si vous voulez, pour nous faciliter la compréhension, je vous invite à nous tracer le bon tracé sur les plans.

Je reviens à cette étude de l'ULB-IGEAT. Je voudrais savoir, puisque je vous avais posé des questions à cet égard, où en est l'avenant à l'étude d'incidences. Vos déclarations dans le cadre des questions d'actualité et les déclarations de votre cabinet et de votre administration dans la presse, traduisent-elles le fait que les premiers éléments vous ont été communiqués ? À défaut, j'aimerais savoir si vous comptez les recevoir un jour.

Il nous semble que les déclarations de votre directeur de cabinet ne peuvent pas relever de l'anecdote et nous aimerions comprendre ce qu'il entend quand il dit : *«Est-il bien raisonnable de faire revenir ces 10.000 véhicules-là vers le Bultia pour monter sur l'autoroute là où le tracé le prévoit ?»*.

Nous aimerions bénéficier, à la lumière de votre grande sagesse et de votre expérience, de la traduction des propos de votre chef de cabinet. De quel tracé parle-t-il ? Confirmez-vous le fait que, au travers de ces propos, nous devons déduire qu'un tracé a été sélectionné ? Dans votre réponse à la question d'actualité de M. Ficherouille, vous parlez de mise en service de ces tronçons en même temps que le contournement de Couvin. En octobre dernier, vous me disiez qu'en ce qui concerne le contournement de Couvin, la demande de permis d'urbanisme avait été déposée par le MET et que la décision du fonctionnaire délégué était imminente à ce sujet.

Nous avons le sentiment que ces dossiers n'étaient pas nécessairement articulés en même temps et aujourd'hui, je dois vous avouer que nous y perdons un peu notre latin.

Enfin, j'aimerais que l'on parle un peu du financement de ce dossier. Comptez-vous ou la Région compte-t-elle toujours sur un prêt à taux réduit auprès

de la Banque européenne d'investissement ? Il en avait été question à un moment. Comptez-vous toujours réaliser le tronçon de l'axe routier européen ? Et le projet fera-t-il toujours partie d'un mandat de la Sofico pour terminer le dédoublement de la Nationale 5 ?

J'aimerais bénéficier de plus d'informations à ce sujet, enfin connaître, une fois pour toutes, l'agenda en la matière et aussi savoir quand la population sera clairement informée, car vous conviendrez avec moi que, à la date d'aujourd'hui, il y a très peu de transparence autour de ce dossier, ce que nous déplorons.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, lors de la passation de pouvoir, mon très honorable prédécesseur, M. Foret, m'a dit, citant les dossiers qui m'attendaient *«Tu verras, dans celui-là, il est impossible de satisfaire tout le monde. Tout le monde veut une sortie à Charleroi Sud mais personne n'est d'accord sur le trajet.»* Je résume l'équation du problème. Je pense qu'il n'avait pas tout à fait tort dans l'analyse. Ceci dit, cela ne va pas nous décourager.

Vous conviendrez avec moi que le financement relève davantage des compétences de M. Daerden, mais je n'ai jamais entendu, au Gouvernement, ni de sa part en particulier, que l'on ait modifié le mandat de la Sofico qui, comme vous le savez, avait été constituée pour les chaînons manquants. À ma connaissance, on est toujours bien dans cette perspective-là.

Vous dites qu'il y a un manque de transparence, moi, je pense exactement le contraire. Nous avons fait preuve de trop de transparence. Que s'est-il passé ? Un journaliste – plus encore que vous, il y a des journalistes titulaires du dossier et je leur rends un bel hommage parce qu'ils nous interrogent pratiquement chaque semaine – demande : *«Rien de neuf pour la sortie ?»*. Et puis, le chef de cabinet, dans un souci qui l'honore, explique ce qu'il en est du groupe de travail et indique qu'il y a encore des vérifications à mener. Évidemment, pour le journaliste, vous pensez bien, l'occasion est trop belle. Il en fait un titre, lui donne le nom «trident», terme que nous n'avons jamais – Jean-Pol encore moins – prononcé. Mais c'est comme le plan Marshall, voilà le titre consacré : «le trident».

De quoi s'agit-il ? Je vous avais déjà, lors d'une précédente question, mise sur la voie. Je vous avais dit : *«Nous essayons de trouver une solution originale.»* Je crois que vous vous rappelez cela.

Mme Cornet (MR). – Je m'en souviens.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous m'aviez demandé d'en dire un peu plus et comme vous frétillez, j'ai dû vraiment me contenir pour ne pas vous répondre. Mais M. Van Reybroeck a peut-être été plus sensible aux sirènes de la presse en se livrant davantage. De quoi s'agit-il ?

Il y a effectivement, que vous le vouliez ou non, ces 10.000 véhicules du côté du Bultia qui constituent immanquablement une circulation locale et ne sont pas concernés par la voie à grand gabarit. Qu'avons-nous appris grâce aux éléments de l'IGEAT ? Que l'on a besoin d'une sortie rapide, que l'on a un problème au Bultia et qu'il faudra quand même régler le problème de la Nationale 5 par la suite. Ça, c'est vrai pour tous les Ministres.

Sur base des éléments constatés, des techniciens de cabinet, qui, vous me direz, se mêlent toujours de tout – mais je crois que c'est vraiment la crème de nos fonctionnaires – sont intervenus. Ce sont les deux collaborateurs qui agissent sur le sujet – tandem redoutable s'il en est – et qui ont, à de très nombreuses reprises, échangé leurs points de vue, l'un pour les travaux, l'autre pour l'aménagement, bien sûr en faisant du *reporting* à leur Ministre. Je ne pense pas qu'ils oseraient faire le contraire sinon ce serait grave. Et ils en sont venus à cette solution en disant : *«Il nous faut une voie à grand gabarit et la solution qui semble être la meilleure, c'est l'ouest.»* Évidemment, ceux qui ne la voulaient pas à l'ouest prétendront que la meilleure solution se situe de l'autre côté. On est bien d'accord. Mais c'est la solution qui apparaît comme la meilleure en la matière. Là, on est bien dans une voirie à deux fois deux bandes.

Ensuite, le problème qui se pose, d'après les éléments transmis par l'IGEAT, concerne ce hameau du Bultia à l'échangeur de la Blanche Borne. Je me suis quand même promis de me rendre sur place parce que le nombre de véhicules dont on me parle me paraît assez étonnant. Cela fait partie des vérifications techniques et politiques auxquelles je veux me livrer pour une voirie classique à deux bandes : une dans chaque sens. Mais il y a l'aménagement à organiser parce que, là, on a 10.000 véhicules qu'il faut gérer.

Enfin, on a le réaménagement de la RN5 où nous proposons davantage de boulevards urbains.

Aujourd'hui, nous voulons procéder à des vérifications. Il est vrai que nous avons une approche différente par rapport à l'étude complémentaire de l'IGEAT parce que la DGATLP et l'administration estiment que cette étude complémentaire n'est pas nécessaire et qu'elle ne nous apportera pas grand-chose. Nous ne

partageons pas cet avis parce que nous pensons qu'il faut explorer toutes les hypothèses en la matière. Nous voulons donc poursuivre les investigations de ce côté-là pour avoir vraiment tous les éléments à notre disposition. Au niveau des intercabinets et des contacts avec l'administration, nous voudrions – parce qu'il faut le faire avec eux – aboutir à un accord sur ces éléments complémentaires.

Le dossier, contrairement à ce que vous pensez, progresse. (*Réaction de Mme Cornet.*) Parce qu'ici, on a un scénario et on veut le valider. On a le scénario. Ça, c'est un élément fondamentalement neuf par rapport au passé. Mais j'ai la modestie de reconnaître que nous voulons le valider même si la détermination de le faire aboutir est totale. (*Réaction de M. Fontaine.*)

Je ne suis pas d'accord avec ce que dit M. Fontaine. Sous le Gouvernement précédent, je peux dire que le dossier n'a guère avancé. Ici, on a tenté un scénario, mais j'affirme que tous les scénarii feront l'objet d'une contestation. J'affirme que tous les permis délivrés seront contestés. (*Réaction de M. Fontaine.*) Si j'étais à votre place, je ferais la même chose: «Monsieur le Ministre, donnez-nous une solution, s'il vous plaît.». Et puis, on se range d'un côté ou de l'autre. Écoutez, je m'y suis engagé auprès de Mme Cornet et je l'ai confirmé à M. Van Cauwenbergh qui m'interrogeait, à M. Ficheroulle et M. Daerden vous dira la même chose que moi: il faut que, durant cette législature, on trouve la solution. Mais si nous ne prenons pas un maximum de précautions, on donnera toutes les armes à celles et ceux qui contestent le scénario que nous avons avancé et qui, par la grâce d'une interview, s'est retrouvé dans la presse.

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

Mme Cornet (MR). – Monsieur le Ministre, vous m'avez, paraît-il, mise sur la voie. À mon avis, cette voie est sans issue. Parce que, aujourd'hui, vous connaissez le tracé, mais vous prenez une série de précautions oratoires...

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

Mme Cornet (MR). – ... pour essayer de donner une connotation objective et non arbitraire à un tracé qui a été sélectionné malgré l'absence, précisément, d'une étude complémentaire commandée à l'IGEAT. Car vous avez beau m'indiquer que, malgré l'avis de la DGATLP, vous souhaitez, à la faveur d'une réunion intercabinets, vous mettre d'accord avec vos collègues pour compléter précisément cette étude, j'imagine, en fonction de la réponse que vous me don-

nez aujourd'hui, que le tracé est bel et bien fixé et que l'on ne sortira pas de là.

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

Mme Cornet (MR). – D'emblée, mettons les choses au clair et je vous l'ai toujours dit, il est exact que tout le monde, depuis des temps immémoriaux – j'étais à peine née –, parle d'une sortie sud indispensable à la région de Charleroi et que personne ne la veut près de chez lui. Je ne serai pas aussi formelle que cela. Ce qui nous intéresse précisément parce que c'est un dossier essentiel d'un point de vue économique pour le développement de cette région, c'est que ce tracé soit objectif, incontestable...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Et incontesté?

Mme Cornet (MR). – ... et ait souffert l'examen et toutes les études utiles à l'asseoir. Et aujourd'hui, vous me confirmez que ce n'est pas le cas. C'est précisément ce qui m'inquiète.

Vous nous avez tracé le schéma au travers de ce qui restera un trident, soit une sortie rapide, la nécessité de régler le problème au Bultia et la nécessité de régler...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Que proposez-vous d'autre?

Mme Cornet (MR). – Ce n'est pas moi qui suis Ministre, c'est à vous d'assumer. Cela faut deux ans que vous vous y collez, il va bien falloir en sortir.

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

Mme Cornet (MR). – Mais je fais le pari avec vous qu'en 2009, on n'aura toujours pas vu un seul bulldozer sur le tracé de cette Nationale. Lorsque M. Fontaine et moi-même prendrons notre pension, on parlera toujours de la Nationale 5.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Moi, je fais le pari avec vous qu'il y aura une décision.

Mme Cornet (MR). – Il n'y a pas de souci.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Attendez, je ne peux pas répondre pour le bulldozer, je ne suis pas Ministre des travaux.

Mme Cornet (MR). – Oui, mais vous êtes quand même dans un Gouvernement qui parle d'une même voix. Rassurez-moi.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Bien sûr, mais attendez...

Mme Cornet (MR). – Alors, un jour, on entend un chef de cabinet qui s'exprime. Le lendemain, c'est un autre. Il faut que vous vous mettiez d'accord un jour ou l'autre. Je sais bien que c'est difficile.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Madame Cornet, vous m'entendez ou vous faites semblant de ne pas m'entendre? Je vous dis qu'aujourd'hui, le scénario que je vous ai présenté est commun aux deux chefs de cabinet. Cela n'existait pas pendant les dernières années.

Mme Cornet (MR). – On sait où le chef de cabinet en question habite, donc, il n'y a pas de souci. On vous aurait dessiné le schéma avant.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Moi, seul M. Daerden m'engage. Il y a un scénario qui n'existait pas auparavant. Comme vous, je considère qu'il faut épuiser toutes les voies d'études pour ne pas souffrir de contestation.

Mme Cornet (MR). – Là-dessus, on est d'accord. Mais cela n'est pas fait.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vous dis que je demande qu'on le fasse...

Mme Cornet (MR). – Quel est l'agenda, alors?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – ... pour asseoir un scénario dévoilé par un souci de trop grande transparence. Si je n'avais rien dit, j'aurais eu la paix, mais comme on en a parlé, il faut bien que je m'explique devant vous et je le fais en toute transparence. Je prends le pari avec vous qu'il y aura une décision.

Maintenant, s'il y a des recours au Conseil d'État et s'ils obtiennent gain de cause en termes de suspension, il ne faut pas m'en vouloir. Mais la décision, vous l'aurez.

Mme Cornet (MR). – Un mot pour clôturer parce que l'on ne s'entendra de toute façon pas.

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

Mme Cornet (MR). – Vous me dites que vous envisagez de vous rendre au Bultia. Je vous invite vivement à le faire et je serais ravie de vous accompagner. Il est clair que j'aurai beaucoup de mal à apparaître derrière M. Van Cauwenberghe qui fera tout pour que l'on ne nous voie pas. Néanmoins, j'attire votre attention sur le fait qu'au Bultia, il y a de multiples petits commerces, tous plus dynamiques les uns que les autres. C'est vraiment un problème à ne pas négliger parce que l'on risque de condamner une série de petits commerces florissants et des gens qui ont créé leur emploi et qui font vraiment vivre deux entités.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les commerces vont où les voitures se trouvent. Quand vous avez 10.000 véhicules, vous avez des commerces.

Mme Cornet (MR). – Oui, mais faites bien attention à la manière de régler cette question-là.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Que me conseillez-vous?

Mme Cornet (MR). – Je ne suis pas ingénieur, ni Ministre. Quand je serai l'un ou l'autre, on en rediscutera.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – D'accord.

Mme Cornet (MR). – Je vous remercie néanmoins, même si votre réponse ne me convainc absolument pas et je vous donne rendez-vous en 2009.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Moi, j'aurais aimé une appréciation sur le scénario. Cela m'aurait été utile que l'on me dise: «*C'est stupide parce que...*». Ce sont les forces vives de Charleroi qui m'intéressent.

Mme Cornet (MR). – Oui, mais les forces vives de Charleroi vous remercient beaucoup de les considérer comme telles. Néanmoins, ce n'est pas à brûle-pour-point que je vais vous parler de la pertinence ou pas d'un trajet. Parce que, moi, j'ai suivi les déclarations de votre chef de cabinet et de votre administration. Puis, j'ai écouté votre réponse à notre estimé Collègue, Paul Ficherouille. J'ai lu la presse le lendemain et je n'y ai rien compris. Maintenant, je commence à y voir clair. Quant à savoir si c'est pertinent ou pas, j'estime que je n'ai pas la science infuse et que ce n'est pas à moi, Véronique Cornet, de décréter que ce tracé est le bon ou pas. Il y a des spécialistes pour le faire. Cela doit rester un avis objectif et incontestable et, après cela, on en rediscutera.

C'est à vous d'assumer. Vous avez les épaules assez larges.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vais assumer, vous allez voir, royalement. Sans aucune difficulté.

QUESTION ORALE

DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'EXTENSION D'UNE CARRIÈRE À BAELEN»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'extension d'une carrière à Baelen».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je reviens de la Commission du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine où j'ai été l'auteur d'interpellations et de questions, ce qui m'a empêché de poser la question, lorsque c'était mon tour.

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

M. Stoffels (PS). – Les citoyens de Baelen sont furieux. Ils craignent de perdre leur qualité de vie et de devoir subir un ensemble de conséquences négatives quant à leur logement (fissures, dégâts divers). Ils craignent aussi de perdre sur le plan de la sécurité routière parce que *«toutes les quatre minutes, un poids lourd de 40 tonnes traversera le village concerné»*.

L'opposition communale ne rate pas une occasion pour se mettre en scène. La majorité, quant à elle, répond ne pas disposer de toutes les informations sur le dossier.

Ce qui est remis en cause n'est pas la carrière en soi, mais plus exactement la sortie nord de cette carrière. La commune a proposé comme alternative une sortie ouest qui pourrait convenir à tout le monde, mais évidemment ne peut pas la garantir parce que la décision ne lui appartient pas. Cependant, les riverains demandent des garanties à ce propos.

Votre Collègue, le Ministre Lutgen, a été interpellé par les riverains et par la commune. L'extension comporterait en effet un volet environnemental. Mais je pense ne pas me tromper en disant que l'autorisation de l'extension relève d'abord de votre ressort.

C'est pourquoi, Monsieur le Ministre, je souhaite que vous nous informiez quant à l'état d'avancement de ce dossier et à propos de votre volonté de rencontrer ou non les inquiétudes des riverains.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Merci, Monsieur le Député, d'attirer mon attention sur la carrière de Dolhain-Vicinal, qui appartient à la S.A. Carrière Calcaire Lambrighs et qui s'étend – ce qui ne simplifie pas la question – sur le territoire des communes de Baelen et de Limbourg.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que depuis plusieurs années – ce n'est vraiment pas nouveau – la gestion de cette carrière pose de très graves problèmes, non seulement aux riverains – fissures aux habitations, charroi, éboulement d'un terrain limitrophe ayant même fait l'objet d'un arrêt de la Cour d'appel de Liège le 11 février 2002 –, mais aussi aux différentes administrations concernées, à savoir celles de l'urbanisme et de l'environnement.

Les 8 novembre et 28 novembre 2005, les communes de Limbourg et de Baelen ont délivré à la S.A. Carrière Calcaire Lambrighs un permis d'extraction, selon l'ancienne procédure, visant l'exploitation du calcaire à haute teneur, sur des parcelles dont une partie avait déjà été exploitée sans autorisation à l'époque.

Le permis délivré par la commune de Baelen a ensuite fait l'objet de deux recours en date des 21 et 22 décembre 2005, respectivement à l'initiative d'un comité de riverains et d'Inter-Environnement Wallonie. Ces recours sont encore à l'instruction et l'ensemble de ce dossier va être réexaminé pour rap-

port auprès du Ministre de l'Environnement – puisque c'est de lui que relève cette compétence – auquel appartiendra la décision finale d'octroi du permis sur le territoire de la commune de Baelen.

Ce dossier a nécessité une étude d'incidences sur l'environnement, qui a mis notamment en évidence un phénomène de résonance (amplification) lors des tirs de mines, principalement au niveau des habitations (les maisons Kohl et Theilen) les plus proches du front de la carrière.

Mais la contrainte majeure pour les riverains semble provenir du charroi externe puisqu'on dénombre 50 véhicules par jour, allant de cinq à 30 tonnes, ce qui est relativement conséquent. Les nuisances concernent plus particulièrement la rue du Moulin au Ruyff puisque c'est là que passent les camions chargés, la rue de la Fontaine lorsqu'ils reviennent à vide et la place d'Andrimont.

Huit trajets alternatifs de contournement ont été analysés par le bureau d'études Incitec. C'est là que cela devient cocasse, chers Collègues. Finalement, pour la commune de Limbourg, c'est la sortie nord – le trajet n° 6 – qui a été privilégiée. Par contre, pour la commune de Baelen, c'est la sortie ouest qui a été privilégiée. Donc, nous avons deux communes d'accord sur les nuisances, mais d'avis différents sur les règlements. J'imagine que l'une des communes est plus affectée que l'autre.

Outre ce problème des autorités locales concernées, la construction de cette route de contournement nécessite l'accord des propriétaires des terrains traversés, un permis d'urbanisme, sans oublier le financement. Or je constate que toutes ces formalités qui devraient mobiliser et motiver la S.A. Carrière Calcaire Lambrighs n'ont aujourd'hui fait l'objet d'aucune démarche.

Notons également que les deux permis susvisés font référence à l'aménagement d'un site pour le chargement et l'évacuation d'une partie de la production de granulats par chemin de fer. Cette solution serait évidemment plus intéressante que les camions mais est très aléatoire quant à sa concrétisation à moyen terme. Vous voyez ce que je veux dire.

Enfin, pour votre complète information, aucun dossier de demande de révision de plan de secteur visant l'extension à de nouvelles parcelles de la carrière de Dolhain-Vicinal n'a été enregistré aujourd'hui par mon administration.

En clair, on a un permis d'extraction en recours, un projet de contournement sur lequel on n'est pas d'accord et la solution de la voie de chemin de fer qui paraît plus qu'aléatoire.

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

M. Stoffels (PS). – Effectivement, je pense que l'option de transporter les matières premières par voie de chemin de fer est reportée aux calendes grecques. Vous êtes très poli en disant que c'est une option à moyen, voire très long terme. Je dirais que c'est éventuellement pour le siècle prochain.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En plus, on ne m'a rien demandé. C'est ça le problème.

M. Stoffels (PS). – D'un autre côté, il va falloir essayer de se pencher sur ce dossier de façon à prendre une décision qui respecte la qualité de vie et la sécurité des riverains, que ce soit les habitants de Limbourg ou ceux de Baelen. La décision finale n'appartenant pas seulement à la commune, mais plutôt à l'autorité qui doit examiner l'impact environnemental, voire l'impact en matière d'aménagement du territoire.

Je pense qu'au-delà des huit trajets alternatifs étudiés, il va falloir, très prochainement, se pencher sur les concrétisations et pas uniquement sur les potentialités pour dégager les solutions définitives à retenir.

QUESTION ORALE

**DE M. STOFFELS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LE PERMIS D'URBANISME ET L'AMIANTE»**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le permis d'urbanisme et l'amiante».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, c'est le deuxième cas en quelques jours: un bâtiment existant est démolit, mais le bâtiment contenait de l'amiante.

Dans le cas d'Eupen, c'est un entrepreneur qui a été chargé de la démolition du bâtiment dont la commune est propriétaire. À La Calamine, ce sont des bénévoles qui passent à l'action.

Dans les deux cas, la police de l'environnement a été alertée. Dans les deux cas, la conclusion est sans équivoque: un arrêt de chantier a été prononcé pour le cas d'Eupen et aurait dû être prononcé pour La Calamine si les travaux n'avaient pas encore été terminés.

Dans le cas d'Eupen, le collègue ignorait – selon ses propos – l'existence d'amiante dans ce bâtiment. L'inventaire établi à cette fin semble incomplet. Dans le cas de La Calamine, le bourgmestre affirme clairement qu'il était au courant et que toutes les personnes sur le chantier auraient porté des masques et des gants.

Les déchets problématiques seront éliminés par conteneurs spécifiques, conformément à la législation en vigueur.

Je suppose qu'il n'est pas nécessaire d'expliquer devant cette commission que le simple port de masques ou de gants ne suffit pas comme mesure de sécurité. Travailler dans un bâtiment où il existe un problème d'amiante nécessite l'intervention d'un spécialiste et non celle de bénévoles.

La question que je souhaite soulever concerne très concrètement le permis d'urbanisme qui, selon la législation, est indispensable lorsque l'on veut démolir un bâtiment existant.

Dans le cas d'une démolition d'un bâtiment existant, l'existence d'amiante nécessite à mon avis des mesures de précaution qui doivent être formalisées par un permis conditionnel obligeant le maître d'ouvrage à recourir aux services de spécialistes agréés. Le risque pour un travailleur non spécialiste ou pour un bénévole est beaucoup trop important pour que nous puissions fermer les yeux à l'égard de cette thématique.

Cette réflexion est indissociablement liée à la nécessité d'établir un inventaire complet et exhaustif de tous les bâtiments qui présentent pareil problème. La mise sur pied d'un tel inventaire n'est pas une chose facile. Elle nécessite du temps et aura un coût. À mon avis, la Région wallonne devrait aider les communes à supporter celui-ci.

Monsieur le Ministre, je souhaite connaître votre appréciation en la matière. Comment allez-vous vous positionner et éventuellement solutionner le problème de l'existence d'amiante dans un bâtiment à démolir au niveau du permis d'urbanisme ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je suis particulièrement intéressé par la question de M. Stoffels.

Objectivement, dans le droit wallon du CWATUP, il n'y a pas formellement de conditions qui accompagnent le permis d'urbanisme lorsqu'il y a démolition ou déconstruction.

Et vérification faite, il y a deux autorités qui sont concernées. D'une part, il y a le niveau fédéral par la protection des travailleurs, c'est le Règlement général pour la protection du travail qui incombe à l'employeur, donc à l'entrepreneur en question ici. Et d'autre part, l'environnement est concerné dès lors qu'il y a démolition. Après l'autorisation du permis de bâtir ou du permis de déconstruire comme ici, les matériaux deviennent déchets. Ils coïncident à une typologie et requièrent alors des formules précises quant à l'intervention d'entreprises sur la question. Nous n'avons pas, nous, de règles particulières à respecter. C'est évidemment le Fédéral et mon Collègue, M. Lutgen, au niveau de l'environnement. Ici, nous n'avons pas de permis unique appréhendant l'aspect environnement pour la démolition.

Voilà tout ce que je peux vous dire. On a donc une difficulté, mais je relève que la police de l'environnement est intervenue. Cette présence-là confirme bien que ce n'est pas le fonctionnaire délégué qui a verbalisé. C'est vraiment la police de l'environnement.

Concernant les bénévoles, je dirais que, comme toujours dans ces cas-là, chacun est responsable de ses propres actes. J'invite quand même à la plus grande prudence dans des travaux de démolition quels qu'ils soient, avec ou sans amiante.

Enfin, le soutien de la Région wallonne pour le cadastre des bâtiments amiantés ou non, relève évidemment des compétences de mon Collègue, Philippe Courard. Si vous me permettez un petit commentaire en tant que bourgmestre en titre, si je prends ma commune, nous avons 57 bâtiments et nous ne sommes pourtant pas une grande commune. S'il fallait déjà payer une étude d'identification de l'amiante dans tous les bâtiments, ce serait extraordinairement onéreux. Et comme le disait un de mes collègues, ce n'est encore rien d'avoir l'inventaire, mais une fois que vous savez qu'il y a de l'amiante à tel endroit, vos problèmes commencent. Parce que vous devez réagir immédiatement. Il faut trouver des solutions. Prenez l'exemple d'une école qui m'a été soumis. Pour obtenir les subventions, que ce soit du Gouvernement actuel de la Communauté française ou du précédent, il faut au Fonds des bâtiments scolaires six ou sept ans. Vous voyez donc la difficulté qui peut se poser.

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

M. Stoffels (PS). – Je suis parfaitement conscient de la difficulté qui peut se poser ainsi que de l'ampleur du problème. Mais je ne pense pas que cela peut être un argument pour fermer les yeux, au contraire. À mon avis, nous devons être extrêmement vigilants par rapport à ce genre de problématique.

Vous avez, à juste titre, remarqué que la mise sur pied d'un cadastre de ces bâtiments relève de la compétence de votre collègue.

En ce qui concerne la police de l'environnement, je tiens à dire que si elle est intervenue dans ces deux cas, ce fut toujours en cours de chantier ou après le chantier, c'est-à-dire trop tard pour prévenir le risque. L'objectif de ma question se situait essentiellement au niveau de la prévention, à savoir ce que nous devons mettre en place pour prévenir ce genre de problème. Vous avez, à juste titre, dit que le CWATUP ne contient aucune disposition qui impose au collège de tenir compte de l'existence de l'amiante dans la démolition d'un bâtiment. Vous avez dit que cela relève du niveau fédéral, voire du ressort de votre collègue, M. Lutgen. Mais si nous voulons mettre en place un mécanisme qui accentue la prévention en la matière plutôt que de devoir intervenir seulement après coup, il y a une carence à combler au niveau du dispositif tel que décrit par le CWATUP.

QUESTION ORALE
DE M. PIRLOT À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LES MODALITÉS D'OCTROI DE LA PRIME
À LA RÉHABILITATION À L'ATTENTION
DES PERSONNES VEUVES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pirlot à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les modalités d'octroi de la prime à la réhabilitation à l'attention des personnes veuves».

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

M. Pirlot (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, vous n'êtes pas sans ignorer les difficultés auxquelles doivent faire face les personnes veuves qui se retrouvent souvent dans des situations difficiles suite au décès de leur conjoint : solitude, stress, santé fragile, frais plus importants, notamment en matière de santé. La plupart se retrouvent donc bien souvent mises devant des inégalités de fait.

Je voudrais, ce jour, vous faire part de la problématique concernant les modalités d'octroi de la prime à la réhabilitation à l'attention des personnes veuves.

Comme vous le savez, les personnes veuves demandant cette prime et remplissant les conditions pour l'obtenir bénéficient souvent d'une prime réduite de moitié, et ce, en raison du fait que la maison pour laquelle ils demandent la prime leur appartient pour moitié : usufruit pour moitié et nue-propriété de la

seconde moitié pour les héritiers. Or, une personne veuve se doit d'acquitter les taxes, assurances et autres frais divers, autant qu'une personne propriétaire unique de sa maison qui, elle, perçoit l'entièreté de la prime. Pouvez-vous me faire part de vos réflexions en la matière ?

Pouvez-vous me faire part de vos réflexions en la matière ? J'ai, en effet, eu écho qu'il entrerait dans vos intentions d'apporter des modifications à ces critères et de permettre aux personnes veuves de bénéficier de l'entièreté de la prime. Est-ce exact ?

Le cas échéant, quelles seraient les éventuelles modalités concernant des procédures particulières complémentaires (ex : demandes conjointes veuves/veufs et nus-propriétaires) ou bien les restrictions seraient-elles purement et simplement annulées ?

Je suppose que cette nouvelle législation porterait alors sur les nouvelles demandes et n'aurait pas d'effet rétroactif.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, ce n'est pas mon rôle, mais je salue l'excellente initiative de M. Pirlot parce qu'elle coïncide avec une préoccupation qui elle-même renvoie à une situation familiale qui ne m'est pas inconnue, pour avoir perdu mon père à cette époque-là, les mamans n'avaient que l'usufruit de la pleine propriété laissée aux enfants – une tradition dans le monde rural dont je suis, si j'ose dire, au propre et au figuré, l'héritier. Elle renvoie à la situation très particulière des veuves ou veufs. En général, les enfants ne revendiquent pas la propriété, ni la mutation, ni l'aliénation, mais, à l'inverse, ne se soucient guère non plus de l'entretien du bâtiment, en disant : «*de ton vivant, tu peux y rester...*», mais cela ne solutionne pas les problèmes. Je suis extrêmement attentif à cette préoccupation.

Dans le cadre de la prime à la réhabilitation, quand la propriété d'un logement est partagée entre plusieurs personnes autres que des conjoints, il est exact que le montant de la prime (hors majorations diverses) est limité à 20 % du coût des travaux, alors qu'il peut atteindre 30 ou 40 % quand le demandeur et son conjoint éventuel détiennent la pleine propriété du bien et que leurs revenus ne dépassent pas certains plafonds. Cela est vrai quelle que soit la manière dont le partage de la propriété s'effectue, et pas seulement dans le cas d'un partage nu-propriétaire/usufruitier.

Quelle est la raison de cette disposition ? Pour le savoir, voyons ce qui se passait quand l'octroi d'un

taux d'intervention de 30 % ou 40 % se basait sur la vérification des seuls revenus du demandeur et de son conjoint éventuel, mais pas de ceux des autres copropriétaires. C'était systématiquement le moins fortuné des copropriétaires qui introduisait le dossier, alors que la probabilité était évidemment très grande que ce ne soit pas lui qui finançait les travaux, ou en tout cas qui ne les finance pas seul.

Dans la mesure où d'autre part il serait matériellement impossible de prendre en compte les revenus de l'ensemble des copropriétaires et de leurs conjoints et que, si cela se faisait, le total cumulé des revenus pris en compte amènerait inmanquablement à dépasser les plafonds, on se retrouverait alors dans les 20 %. Il a semblé plus équitable, et surtout plus rapide, de fixer d'office à 20 % le taux appliqué aux demandeurs qui ne sont pas plein-propriétaires.

Le cas de la répartition des droits sur l'immeuble entre un nu ou plusieurs nus-propriétaires et un usufruitier faisant suite à un décès (cas de veufs et des veuves) est particulier.

En effet, l'article 605 du Code civil dispose que l'usufruitier n'est tenu qu'aux réparations d'entretien, alors que les grosses réparations sont à la charge du nu-propriétaire. Si on devait se conformer strictement à cette disposition, les travaux de grosses réparations devraient être écartés d'office s'ils étaient sollicités par l'usufruitier. Nous devrions donc dire aux veuves et veufs: *«Vous n'avez rien.»*, ce qui est un peu impensable alors que ce sont eux qui, en général, ont l'entretien voire même le gros entretien de l'immeuble.

Face à cette situation, que je trouve vraiment injuste – il y a déjà suffisamment de peine à perdre son conjoint, à devoir continuer à élever les enfants et à vivre seul(e) –, j'ai chargé mon Administration de me faire une proposition en la matière, pour répondre à la légitime attente des veufs et des veuves, qui tiennent compte de la charge réellement supportée par l'usufruitier, tout en veillant à ce que cette solution ne soit pas en contradiction avec le Code civil.

Si une modification réglementaire intervient à cet égard, elle ne pourra évidemment viser que les nouvelles demandes.

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

M. Pirlot (PS). – Je remercie le Ministre de me tenir informé de l'avancement des modifications mentionnées.

M. le Président. – M. Neven étant absent, sa question est retirée.

M. Crucke se trouvant actuellement dans une autre commission et M. Procureur président, quant à lui, sa commission, je vous propose de passer à la question de M. Yzerbyt.

QUESTION ORALE
DE M. YZERBYT À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA DÉLOCALISATION
DES INSTANCES DIRIGEANTES DE LA SNCB
DE TOURNAI VERS MONS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Yzerbyt à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la délocalisation des instances dirigeantes de la SNCB de Tournai vers Mons».

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

M. Yzerbyt (cdH). – Monsieur le Ministre, je vais me faire l'interprète de nombreux mandataires du Hainaut occidental, ou de la Wallonie picarde, tous partis confondus, puisque de nombreuses motions ont été votées ou ajoutées à des conseils communaux, concernant le développement territorial et la délocalisation des instances dirigeantes de la SNCB.

Je sais que votre compétence est limitée, mais je m'étais promis et je leur avais promis de me faire l'interprète de leurs inquiétudes pour que, peut-être, vous puissiez les relayer.

Depuis 2005, la nouvelle structure de la SNCB comprend trois sociétés: SNCB Holding, SNCB «activités de transport» et Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure et Infrabel lui-même regroupe trois directions: la direction «Réseau», la direction «Infrastructure-Achats» et la direction «accès au Réseau».

Les missions de la direction «Réseau» portent principalement sur la circulation des trains, la direction du transport, l'information à clientèle liée au trafic des trains, la garantie et l'amélioration de la régularité et de la fiabilité du trafic des trains. En 1997, pour assurer au mieux ces différentes missions, le réseau a été partagé en 22 régions centralisant au sein de leur siège la direction de toutes ces activités.

La Région du Hainaut occidental s'étend ainsi de Mouscron à Enghien englobant les gares de Tournai, Antoing, Péruwez, Blaton, Leuze, Ath, Lessines, Silly, Herseaux et Brugelette. Trente-cinq personnes travaillent à la gare de Tournai et gèrent tous les aspects administratifs, les matières spécifiques à l'organisation, à la surveillance de la circulation des

trains et à la formation professionnelle des agents. Un service d'intervention de garde de 24 heures sur 24 couvre l'ensemble de la région en cas d'accident, y compris sur la ligne TGV.

La direction marchandises «B-Cargo» est déjà implantée à St-Ghislain. La réorganisation des services ferroviaires de la «Région Tournai» entraînera les modifications suivantes :

- la future direction «New Passengers» installera sa plate-forme régionale voyageurs à Mons et non pas à Tournai ;
- les services policiers ferroviaires ont déjà été délocalisés à Mons et les chefs de brigade des services de surveillance Sécurail seront transférés de Tournai à Charleroi alors que la gare de Mouscron se situe sur un axe important à divers titres et parfois difficile (axe Lille-Anvers-Pays Bas) et ce pour de nombreuses raisons. La sécurité des voyageurs, du personnel et du matériel deviendra donc un réel problème ;
- les cabines de signalisation (Mouscron, Ath, Tournai) seront regroupées ;
- le personnel administratif et opérationnel de Tournai sera transféré à Mons. Les postes de receveur, d'employés du bureau d'information de la gare de Tournai et de chefs de gare de Mouscron, Ath et Enghien sont directement menacés ;
- les gares des communes du Hainaut occidental deviendront des points d'arrêt avec un minimum de personnel et, par conséquent, un service réduit. Elles deviendront vite des «laissées pour compte» en matière d'adaptation des horaires, des correspondances, des investissements, des aménagements de l'infrastructure.

Que restera-t-il ? Une gare ultramoderne, dotée d'un équipement informatique de pointe, vidée de la majorité de son personnel avec, pour conséquence, plusieurs familles démunies d'un revenu.

Pour toutes ces raisons, nous trouvons que la Région du Hainaut occidental a tout à perdre dans cette opération. Il faut peut-être vous informer que la région de Courtrai, notre voisine, et Hasselt devaient, elles aussi, faire les frais d'une restructuration, être fusionnées respectivement avec Bruges et Louvain. Finalement, il n'en sera rien : Courtrai et Hasselt sont maintenues, de même que la région d'Arlon, distance entre Namur et Arlon oblige !

En Wallonie, seules les régions de Tournai (fusionnée avec Mons) et Verviers (fusionnée avec Liège) sont sacrifiées.

Au niveau du nombre de voyageurs embarqués, la région de Tournai comme celle de Mons enregistre ± 25.000 voyageurs par jour. La Région de Tournai dispose de 3 gares dans le top 50 (2 pour la Région de

Mons) et est traversée par des axes essentiels tels que Bruxelles-Mouscron, la dorsale wallonne Tournai-Liège, le projet de ligne RER Bruxelles-Enghien, la ligne TGV située sur la Région de Tournai jusque Hal, la porte d'accès à la métropole lilloise, le corridor «marchandises» Anvers-Lille et la ligne Grammont-Ath-Jurbise empruntée par de nombreux trains de marchandises.

Au vu des éléments qui précèdent, il nous est difficile d'accepter que l'avenir du transport par rail de tout le Hainaut occidental, ou de la Wallonie picarde, soit uniquement et complètement dépendant d'organes de décision situés en dehors de notre Région.

Dès lors, pourriez-vous, Monsieur le Ministre, intervenir auprès des instances de la SNCB pour qu'elles revoient leurs positions et les mesures adoptées dans la réorganisation des gares de la Région du Hainaut occidental ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie M. Yzerbyt d'attirer mon attention sur cette situation délicate concernant les instances dirigeantes de la SNCB à propos des activités ferroviaires à Tournai et à Mons.

Je ne suis pas ministre du chemin de fer ni de la SNCB, je ne me considère que comme un ministre d'influence, c'est tout ce que je peux faire en la matière. Il est vrai que nous multiplions les contacts avec M. Lallemand, responsable d'Infrabel, pour le convaincre de la situation de certaines zones.

Il est vrai que si l'on prend, par exemple, tout ce qui concerne la sécurité des lignes, et notamment des responsables des différentes cabines, de Arlon à Ottignies – puisqu'il n'y a plus vraiment d'arrêts importants par la suite –, un seul poste suffit. C'est dire si, aujourd'hui, par l'informatisation, on peut, en totale sécurité – c'est ce que M. Lallemand m'a indiqué –, contrôler l'ensemble du réseau ferroviaire, et on pourrait limiter à quelques unités, sur toute la Wallonie, le nombre de postes. Bien évidemment, ils doivent tenir – et je l'ai invité à le faire – compte de la réalité sociale, des habitudes de vie tout simplement, et malgré tout d'une présence suffisante.

Il y a donc cette difficulté à la fois des progrès technologiques informatiques incontestables, de la nécessité pour Infrabel d'améliorer sa propre compétitivité puisque, rappelons-le, il doit déterminer le tarif d'utilisation – là aussi, il y a des conséquences pour lui. Mais il n'empêche que nous devons tout faire pour en tout cas respecter la situation des travailleurs.

En ce qui concerne la situation de Tournai-Mons, renseignements pris, Infrabel me signale qu'il doit recentrer sa mission sur la gestion du trafic pour répondre aux directives européennes et s'adapter aux nouvelles technologies de gestion du trafic ferroviaire. Ainsi, outre le recentrage de sa mission, la concentration de certaines activités en matière de contrôle de la sécurité et de la surveillance du réseau est effectivement à l'ordre du jour. Dans le cas évoqué par M. Yzerbyt, les missions exercées au départ des gares des régions de Tournai et de Mons seront bel et bien regroupées et effectuées au départ de Mons, tandis que d'autres tâches seront transférées vers l'opérateur ferroviaire SNCB-Voyageurs.

Infrabel, par la voix de M. Lallemand, m'assure que les mouvements de personnel dans ce processus se font en parfait accord entre les sociétés du groupe SNCB et le monde syndical. De plus, cette réorganisation ne remet pas en cause l'avenir de la gare en elle-même, ne présentera pas le moindre impact négatif sur l'offre de desserte ferroviaire et n'affectera en rien le service rendu aux usagers du rail. Tous les services commerciaux resteront bien établis en gare de Tournai.

Je n'ai pas la capacité, vous l'aurez compris, d'interférer dans la gestion journalière du groupe SNCB ou d'Infrabel, en l'occurrence. Je ne manquerai pas, sur base des informations que vous me communiquerez, de réintervenir auprès d'Infrabel pour que ces mutations technologiques se passent de manière la plus compatible avec l'arrêté social de cette sous-région.

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

M. Yzerbyt (cdH). – Je remercie M. le Ministre d'avoir «pris langue» avec les responsables de la SNCB. Avec les éléments que vous me donnez – même si ce ne sont pas de ceux que veulent entendre, en tout cas, pour l'instant, les mandataires ou les personnes qui s'intéressent au dossier –, j'ai là des éléments de réponse qu'il m'appartiendra de vérifier. Je continuerai à être attentif par rapport à ce qui est affirmé par les directions concernées.

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA DÉSIGNATION D'UN COMMISSAIRE SPÉCIAL
AUPRÈS DE LA SOCIÉTÉ DE LOGEMENT
DE SERVICE PUBLIC «LA CAROLORÉGIENNE»»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du

Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la désignation d'un commissaire spécial auprès de la Société de logement de service public «la Carolorégienne»».

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il n'en veut plus maintenant. Avant, il pleurait pour en avoir et maintenant, il n'en veut plus.

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Ministre, si vous répondez déjà à la question avant que je ne l'aie posée, ce n'est plus la peine...

Ce n'est pas vraiment tout à fait ce que j'ai dit... Je vais peut-être essayer de vous préciser la chose.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nuancez-moi, Monsieur Crucke.

M. Crucke (MR). – En qualité de juriste, comme vous, je suis un lecteur attentif du *Moniteur*.

Avec un certain intérêt, j'ai lu que l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 septembre 2005 qui désignait un commissaire spécial du Gouvernement est un arrêté qui vient d'être modifié afin de prolonger sa mission.

Je pensais que puisque tout était en ordre, il n'y avait plus besoin de commissaire spécial à la Carolorégienne. Ce que je vois, c'est qu'on prolonge la mission du commissaire spécial.

De manière un peu benoîte, je me dis: «*Le ministre n'est pas quelqu'un qui propose ce genre d'arrêté sans avoir une certaine logique dans la décision.*». Je pensais que les commissaires spéciaux étaient des races en voie d'extinction, en tout cas, qui étaient là de manière très provisoire, avec des décisions à prendre pour redresser immédiatement ce qui devait l'être. Je vois qu'ici, c'est du provisoire qui semble devenir permanent.

Quelle est, Monsieur le Ministre, la motivation de cette décision?

À ce jour, la situation de la Carolorégienne est-elle encore à ce point problématique qu'elle demande la présence «permanente» d'un commissaire spécial?

Les organes actuels de la société de logement ne bénéficient-ils toujours pas de votre confiance?

Pour quand le retour à la normale est-il prévu? Un jour ou l'autre, on peut imaginer qu'à la Caroloré-

gienne, il y aura un dossier qui sera géré par les organes tels que définis par la législation.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie M. Crucke. Je l'ai taquiné, mais il m'avait poursuivi pour que l'on désigne le maximum de commissaires spéciaux avec intransigeance, rigueur, impartialité et objectivité. C'est ce que j'ai essayé de faire chaque fois. Je suis donc étonné qu'aujourd'hui il me demande d'y mettre fin le plus vite possible.

En toute franchise, je pense que nous avons là un de nos meilleurs commissaires spéciaux du Gouvernement. Je ne suis pas là pour établir une hiérarchie ni un hit-parade, mais le travail de M. Patrick Évrard est tout simplement remarquable. Je pense du reste qu'il suscite l'assentiment général sinon l'estime de tous ceux avec qui il travaille car il travaille avec méthode, ordre et avec une rigueur qui était bien nécessaire dans cette situation, ô combien, complexe à maints égards.

Les premiers mois de sa mission de Commissaire spécial ont été consacrés à un travail de définition des problématiques en attribuant des priorités à la phase de remédiation des problèmes identifiés.

Le premier rapport d'activités met en évidence les réformes déjà entreprises ou acquises, au niveau de l'organisation de la régie ouvrière et de la gestion administrative, financière et comptable. Je rappelle du reste qu'il vient de prendre une décision de remboursement pour un certain nombre de locataires. Tout cela a été mené rapidement.

Cependant, d'autres réformes importantes nécessitent encore un temps de réflexion et de mise en application. Il s'agit, entre autres :

- de finaliser certaines mesures programmées dans le premier rapport du commissaire spécial qu'il a lui-même pointé ;
- d'intégrer, dans un plan de gestion à cinq ans, l'impact des mesures du plan de redéploiement des sociétés de logement de service public sur les recettes locatives, sur le rééchelonnement de la dette et sur la réduction des frais de gestion et d'entretien ;
- d'un certain nombre de mesures visant à établir le plan de gestion en question ayant pour objet de rétablir la situation financière de la société ;
- de la problématique de la gestion des ressources humaines dans la mesure où il est impératif qu'il puisse, en tant que commissaire spécial ;
- de définir un organigramme clair de fonction ;

- de définir une barémisation pour le personnel de la société ;
- d'organiser une polyvalence et des formations au sein des membres du personnel ;
- de la mise en place éventuelle d'un nouvel outil informatique – c'est vraiment nécessaire – sur la base des résultats d'un audit IT commandé par le Commissaire spécial. On attend, comme lui, les résultats de cet audit parce que l'informatisation de la Carolorégienne était plus qu'élémentaire ;
- de la régularisation de la situation problématique du contentieux de la société, en améliorant la procédure de recouvrement des arriérés locatifs.

Sur la base de ce constat, le Gouvernement wallon a décidé de prolonger la mission du commissaire spécial, M. Patrick Évrard qui a pleinement répondu à notre attente et je souhaite qu'il poursuive, dans l'impartialité, la célérité et la compétence qui lui sont reconnues unanimement.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie le Ministre pour la franchise de sa réponse. C'est vrai que je vous ai poursuivi pour désigner, mais je n'ai pas pour autant demandé de poursuivre les désignations, une fois qu'un laps de temps, qui me semblait suffisant, avait permis de trouver les effets désirés. Votre réponse confirme qu'il ne s'agit pas d'un gouffre mais d'un océan de problèmes que nous connaissons à la Carolorégienne.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais il y a un capitaine à présent.

M. Crucke (MR). – Je ne critique pas le travail de M. Évrard, que les choses soient claires. Ceci dit, ce qui est important, c'est que le capitaine soit désigné par les organes de la société, le commissaire spécial n'est pas un administrateur provisoire.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Croyez-moi, il vaut mieux que M. Évrard poursuive dans cette voie-là et qu'il le fasse en bonne intelligence avec le président du conseil d'administration et les nouveaux administrateurs. Ne changeons pas, pour le moment, quelque chose qui fonctionne à la satisfaction du plus grand nombre dans des tâches extrêmement difficiles. N'arrêtons pas le processus par un recrutement extérieur – j'ai le sentiment que l'élan suscité serait brisé.

Tant que les éléments fondamentaux que je viens de pointer ne sont pas réglés, je ne compte pas le remplacer.

J'ajoute que M. Évrard lui-même – il le dit d'ailleurs à chacun – ne souhaite pas faire carrière à la Carolorégienne; il l'a dit *urbi et orbi*, si j'ose dire, parlant benoîtement...

M. Crucke (MR). – Votre réponse a le mérite d'être claire mais confirme aussi tout ce que nous pensions sur les difficultés de cette société.

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LES PROBLÈMES DE RENTABILITÉ
QUE CONNAÎT LE CRÉDIT SOCIAL LOGEMENT
SUITE AUX NOUVELLES DISPOSITIONS
PRISES EN MATIÈRE DE CRÉDIT SOCIAL
PAR LA SOCIÉTÉ WALLONNE DU CRÉDIT SOCIAL»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les problèmes de rentabilité que connaît le Crédit social logement suite aux nouvelles dispositions prises en matière de crédit social par la Société wallonne du crédit social».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Ministre, l'accès au logement est un souci majeur pour nos concitoyens. Dès lors, je me suis senti interpellé par la situation du Crédit social du logement (CSL). Celui-ci fait état de problèmes de rentabilité qu'il impute aux nouvelles dispositions prises en matière de crédit social par la Société wallonne du Crédit social.

Celle-ci chapeaute toute une série de guichets locaux auxquels la population peut s'adresser pour bénéficier d'un crédit social. Il s'agit d'outils de proximité jouant le rôle d'intermédiaire entre l'emprunteur et le prêteur.

Le CSL est le guichet verviétois et résulte de la fusion de la Petite propriété terrienne d'Ourthe-Ambève et de l'Intercommunale du Crédit du logement.

L'exercice 2005 lui a permis de traiter 208 dossiers. L'organisme n'a pas chômé, mais néanmoins les comptes annuels sont déficitaires puisque la perte, d'après les renseignements qui m'ont été communiqués, s'élève à $\pm$ 58.000 euros.

C'est en particulier la rémunération du travail administratif qui cause problème. La commission prévue par la SWCS pour le courtage serait trop faible. On peut raisonnablement reconnaître que la procédure demande de nombreuses interventions. Pourtant, ce travail fastidieux n'est rémunéré qu'à concurrence de 0,8 % du montant du prêt principal.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous les difficultés financières que rencontre le Crédit social du logement ?

Est-ce le seul guichet qui connaît ce type de problème ? La source du problème est-elle bien le commissionnement ?

Allez-vous revoir ce dispositif de financement ?

Que pensez-vous, Monsieur le Ministre, des conditions d'accès au Crédit social qui semblent parfois excessivement rigoureuses ?

N'y a-t-il pas lieu de revoir ce dossier, en tout cas les conditions d'obtention du prêt ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Chers Collègues, en l'absence du président, mais avec son autorisation – du reste, il est toujours parmi nous ne fût-ce que spirituellement; la Pentecôte n'est pas si loin... la lumière de M. Borsus est au-dessus de nous –, nous pouvons poursuivre nos travaux.

La situation de la société que vous décrivez, ne m'est pas inconnue et avait déjà amené une réaction de ma part.

Nous avons une situation assez singulière puisque c'est le seul guichet en Wallonie qui ne soit que «courtier», c'est-à-dire intermédiaire pour des prêts accordés par la Société wallonne du crédit social.

Aucun autre guichet, pour votre information, ne s'est plaint auprès de moi, jusqu'à ce jour, d'une faiblesse du commissionnement.

Le Guichet du CSL a fait le choix de n'agir que comme courtier mais, de ce fait, il se coupe des recettes qu'il pourrait encaisser s'il agissait comme prêteur, notamment en cas de nouveaux prêts. (*Réaction de M. Crucke.*)

Oui, mais jusqu'à présent, il ne l'avait pas fait. (*Réaction de M. Crucke.*)

J'explique les raisons de sa situation. Je rappelle que le Crédit social du logement a repris, lors de la fusion, le portefeuille de l'Intercommunale du Crédit au Logement.

Pour l'année 2004, la Société wallonne du crédit social m'indique que le CSL n'a effectué aucune réduction de valeur sur l'encours de ce portefeuille

(opération comptable destinée à se «prémunir» par rapport aux créances devenues douteuses), pour une raison qui m'échappe, tout le monde l'ayant fait.

En 2005, le CSL a donc corrigé cet oubli et effectué la réduction de valeur «2005». Ce cumul de réduction de valeur a donc une influence sensible sur le résultat 2005 qui s'est soldé par les pertes que vous avez mentionnées.

Suivant les informations qui m'ont été communiquées par la Société wallonne du crédit social, seul le CSL accuse une perte au terme de l'exercice 2005 probablement parce que c'est un effet de cumul 2004-2005 en termes de réduction de valeur sur l'encours.

Toutefois, j'ai demandé à l'ensemble des guichets, à l'instar de ce qui est demandé aux Sociétés locales de service public dans le secteur locatif, de faire preuve d'une grande rigueur dans leur gestion et d'un professionnalisme sans faille.

J'ai demandé à la Société wallonne du crédit social de procéder aux contrôles des guichets agissant comme «prêteurs». On parle beaucoup des sociétés locales en circuit locatif, mais on ne se souciait pas, selon moi, suffisamment de l'aspect des prêts sociaux. Je pense que l'intuition fut la bonne parce que les résultats des huit premiers contrôles ont été communiqués au conseil d'administration de la SWCS de ce 10 avril.

Si, sur ces huit guichets, la situation est globalement bonne, je constate toutefois un petit nombre de «dérapages» qui me paraissent inacceptables.

En effet, ce sont les prêts accordés en catégorie 3 alors que les emprunteurs étaient en droit de bénéficier d'un prêt de catégorie 2, voire 1, emprunteurs n'ayant pas bénéficié du taux le plus bas entre l'immatriculation de la demande de prêt et l'offre.

Les erreurs de catégorie atteignaient des taux de 6 à 43 %.

J'ai donc demandé très fermement à la Société wallonne du crédit social d'inviter les guichets concernés à rentrer sans délai dans «le droit chemin» et j'invite les autres guichets à poursuivre dans la bonne direction.

*(M. Stoffels, Président,
prend place au fauteuil présidentiel.)*

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

M. Crucke (MR). – Cela jette un froid parce que je ne pensais pas non plus, en vous posant la question, obtenir ce type de renseignements. On imagine toujours qu'il y a des difficultés, mais ce que vous dites est interpellant.

Je pense, effectivement, qu'il faut suivre ce type de dossier pour bien à la fois comprendre, corriger et surtout faire en sorte que ces outils puissent continuer à exister parce qu'ils sont à mon sens, Monsieur le Ministre, indispensables dans la logique de logement qui est la nôtre par rapport aux bénéficiaires de ce type de services. Ce serait malheureux que cela ne puisse pas être poursuivi, mais je comprends votre réponse et je l'analyserai dans les détails.

M. le Président. – M. Neven n'étant pas là, nous passons à la question de M. Crucke.

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORT
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LES AVIS D'URBANISME CONCERNANT
LES DOSSIERS DE DEMANDE DE CONSTRUCTION
À PROXIMITÉ D'UN SITE SEVESO»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les avis d'urbanisme concernant les dossiers de demande de construction à proximité d'un site Seveso».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, c'est un dossier qui a souvent été évoqué, dans cette commission. Construire à proximité d'un site classé Seveso est-il plus dangereux qu'ailleurs? C'est *a priori* une question que l'on peut légitimement se poser. C'est en tout cas une question qui taraude l'esprit des riverains ou des candidats bâtisseurs. C'est aussi une question à laquelle l'administration doit répondre. Elle en tient manifestement compte dans le cadre de la remise d'avis pour l'octroi de permis d'urbanisme.

Ainsi, la cellule RAM a remis 508 avis entre le 1^{er} février 2005 et le 1^{er} février 2006. Pour 5,3 % d'entre eux, ils étaient négatifs. Pour le seul village de Villerot, c'est même 100 % d'avis négatifs qu'il faut constater. L'inquiétude reste permanente. Il est évident qu'il faut absolument éviter tout risque.

Dans certains cas de figure, les candidats bâtisseurs se retrouvent avec un terrain sur lequel ils ne peuvent construire. L'argument du risque pourrait se comprendre pour autant qu'il soit avéré et clairement établi.

Il me semble que l'affaire Ghislenghien a eu de lourdes conséquences quant à la gestion de ce dossier. On peut dire qu'il y a eu un avant et un après Ghislen-

ghien, personne ne peut le contester. Les terrains à risque sont une problématique particulière et un avant-projet de décret devait être rédigé. Où en est donc aujourd'hui cet avant-projet de décret ?

Peut-on estimer que, de manière utilisable, les gestionnaires de ces dossiers (les communes) pourront disposer de cette solution, que vous avez avancée et qui me semble une solution pratique, dans les meilleurs délais ?

Quid pour les propriétaires qui se verront, malgré tout, interdire toute construction et qui risquent de se retrouver avec un terrain ne valant plus grand-chose ? Imagine-t-on à cet égard, et c'est peut-être aussi là le côté ultérieur du décret, Monsieur le Ministre, des procédures d'indemnisation ?

J'ai encore une question qui me tараудe l'esprit : pourquoi a-t-il fallu attendre la triste catastrophe de Ghislenghien pour qu'enfin la cellule RAM soit consultée ? Cette catastrophe ne peut, à elle seule, expliquer ce phénomène, les dates ne correspondent pas. Cette question vous interpelle peut-être, mais je n'arrive pas à comprendre.

M. le Président. – Je suppose qu'après la réponse du ministre vous allez mieux comprendre.

La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est très simple, Monsieur Crucke.

Pourquoi consulte-t-on la cellule RAM ?

Parce que c'est le dispositif légal qui existe et qui a été voté à l'initiative de mon prédécesseur Michel Foret. Pour des raisons que j'ignore, entre la deuxième et la troisième lecture, sous le Gouvernement précédent, après consultation du Conseil d'État, en dernière lecture, M. le Ministre Foret a ajouté la consultation de la cellule RAM au sein du projet de décret. C'est d'ailleurs assez curieux parce qu'en général dans un décret, on ne mentionne pas un service particulier de l'administration.

Deuxième élément, cette consultation a malheureusement rendu caduque la délivrance de tout permis. De surcroît l'Administration de l'époque de M. Foret, qui est aujourd'hui, la mienne avait, par circulaire, décidé que la cellule RAM devrait être consultée pour tout projet urbanistique situé à moins de 2 km d'un site Seveso.

Lorsque j'ai pris mes fonctions en juillet 2004, j'ai été confronté à un certain nombre de propriétaires. Je vous cite 3 exemples simples :

Le cas du CPAS de Lessines voulant déménager du côté gauche au côté droit d'une rue et qui s'est vu refuser le permis de bâtir parce que cela revenait à exposer ses travailleurs à un danger.

L'exemple d'un monsieur qui, dans un lotissement de 14 habitations acquiert le dernier lot. Les 13 premières habitations ont reçu un permis de bâtir et le dernier lot se l'est vu refuser.

Le dernier exemple, encore plus anecdotique, mais triste, malheureusement, concerne un citoyen qui s'est vu refuser un permis pour la construction d'un garage auquel sous prétexte que le site était dangereux alors qu'il occupait déjà l'habitation.

Il y a eu, vous l'avez vu dans la presse, toute une série de manifestations, de protestations, de doléances, y compris dans le monde des entreprises. Reprenons l'exemple de Ghislenghien, sur une zone d'activités économiques, on a empêché une entreprise de s'étendre parce qu'elle était voisine d'un site Seveso.

Autrement dit, nous étions dans une situation de blocage complet.

Deuxième problème.

Dans le dispositif du Ministre Foret, le permis peut être délivré pour autant qu'il y ait un plan d'urgence. Or – pardonnez-moi, mais c'est la vérité – la mise en œuvre des plans d'urgence est du ressort du Ministre Dewael et, depuis 2001, aucun plan d'urgence n'a été arrêté. Cela veut donc dire que lorsque la cellule RAM disait oui, c'était oui à condition du respect du plan d'urgence. Comme ce plan n'existait pas, on peut donc dire que la cellule RAM, dans les faits, a dit non à tout.

Que s'est-il passé alors ?

Certains fonctionnaires délégués ont appliqué à la lettre le décret «Foret» et d'autres ont pris sur eux pour pouvoir faire avancer les choses. C'est une situation anormale : le même code est appliqué de manière différente dans la région liégeoise et dans la région du Hainaut.

Face à cela, j'ai annoncé il y a quelques mois au président de cette commission, que nous allions faire un projet de décret pour modifier la situation ubuesque, incroyable et inacceptable pour nos concitoyens.

Ce projet de décret se trouve actuellement au Conseil d'État et doit nous revenir dans les quinze jours. Nous tiendrons compte, dans la mesure du possible, de leurs remarques si nous les estimons fondées. Ensuite, nous viendrons vous présenter ce texte. Je sais que ces mesures sont attendues par tous. Bon nombre de collectivités locales, quelles que soient les

majorités me disent – parce que maintenant Liège commence à bouger – : «Attendez, peut-être que nous avons pris sur nous des décisions que nous n'aurions pas dû prendre.». J'ai eu notamment un cas à Verviers où le fonctionnaire délégué dit: «Moi, maintenant, je me couvre.». On sent bien que nous avons besoin d'un nouveau texte et je l'attends pour le mois de mai ou de juin.

Pour l'ordonnancement de nos travaux, si le président l'accepte, après l'examen du décret «remembrement urbain» de M. Devin, du contrat gestion, nous aurons le projet de décret «Seveso».

Ce texte est une transposition, mot à mot, de la directive européenne, selon laquelle il est interdit, nous, Autorité nationale, d'amener un nombre important d'habitants à proximité d'un site Seveso.

Il est donc tout à fait impensable d'y implanter des installations collectives telles qu'une discothèque ou une crèche, ce qui m'a valu du reste de m'opposer à un permis, à Ath. Il est aussi interdit de délivrer un permis qui supposerait la création d'une nouvelle voirie. En outre, il n'est pas question non plus d'accepter, par exemple, une zone d'aménagement communal concertée puisque là, c'est vraiment une zone d'extension que l'on met en œuvre.

Par contre, la directive européenne n'a jamais interdit (souligné trois fois) qu'un terrain individuel fasse l'objet d'un projet d'une maison unifamiliale. La directive n'a jamais dit non; elle parle bien de venue importante d'habitants. Il s'agit ici tout simplement de quelqu'un qui fait construire sa maison, son garage ou fait son transfert. Dans ce cas-là, la directive ne s'oppose pas à la délivrance d'un permis. Cependant, nous devons toujours être attentifs à ce que toutes les conditions de sécurité soient respectées. J'ai donc demandé à M. Dewael qu'il se mette à la rédaction de ces plans d'urgence. J'ai attiré l'attention de mon collègue M. Lutgen sur le permis unique afin que l'on soit strict dans les conditions d'exploitation, renouvelées ou nouvelles, des entreprises. On considère que pour les habitations isolées, le permis d'exploiter de l'entreprise est une garantie – on ne parle là que d'unités extrêmement limitées.

Dans le même temps, j'ai demandé aux Facultés de Mons d'accélérer – nous avons d'ailleurs renouvelé il y a fort peu de temps leurs subventions à la hausse – la détermination du périmètre de protection autour des sites Seveso. Dès que nous aurons ces périmètres, nous allons les reconnaître au niveau du Gouvernement et là, nous aurons une base scientifique pour déterminer la zone.

À ce jour, nous ne disposons pas encore de l'ensemble des périmètres de risque exploités des 81 sites

Seveso répartis sur le territoire de la Région. Mais les sites contrôlés se situent bien en dessous des deux kilomètres, preuve s'il en est que ces deux kilomètres ne représentaient pas grand-chose. Il faut donc des spécialistes qui étudient le risque pour déterminer le périmètre. Chaque fois que ce périmètre est déterminé, là, il y a une zone clairement établie *non aedificandi* en la matière.

Quant à l'indemnisation, il y a une jurisprudence assez constante. Vous ne pouvez avoir d'indemnisation en matière de permis de bâtir que si le permis a été délivré parce qu'un permis s'octroie par l'Autorité publique et tant qu'il n'est pas octroyé par celle-ci, on considère – c'est discutable – qu'il n'y a pas lieu à indemnisation.

J'estime avoir pris mes responsabilités pour résoudre cette situation absurde. J'ai fait ce qui m'était demandé, à savoir transposer la directive européenne. Désormais, il faut que le Ministre Dewael établisse au plus vite les plans d'urgence parce qu'il y a là une source légitime d'inquiétudes.

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

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

M. Crucke (MR). – Je remercie le ministre pour sa réponse exhaustive. Le plus vite sera le mieux. La commune est aussi demanderesse; j'ai aussi un site Seveso dans ma commune et par conséquent, je pense qu'il faudrait que le Ministre Dewael s'attache à avancer dans ces plans d'urgence. Il a peut-être d'autres chats à fouetter pour l'instant, mais l'un n'empêche pas l'autre.

M. le Président. – Je souhaitais céder la parole à M. Procureur, mais il n'est pas là.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Quand vous êtes là, il disparaît... il a peur de vous.

M. le Président. – Non, je suppose qu'il est sorti un instant et qu'il va nous rejoindre.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Sinon, on passe à une autre question orale. J'ai un certain M. Borsus qui a une très bonne question. (*Réaction d'un membre.*)

QUESTION ORALE
DE M. PROCUREUR À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LES MESURES VISANT À FAVORISER
L'ACCÈS AU LOGEMENT PUBLIC
DES PERSONNES HANDICAPÉES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Procureur à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les mesures visant à favoriser l'accès au logement public des personnes handicapées».

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

M. Procureur (cdH). – Monsieur le Ministre, chers Collègues, la compétence du logement peut évidemment jouer un rôle primordial pour l'intégration et l'épanouissement des personnes handicapées. Certaines avancées récentes sont à relever. Dans votre première réforme du Code du logement, votée à l'été 2005, vous avez fait en sorte, par exemple, qu'une personne handicapée ne soit plus contrainte de se séparer de sa maison pour pouvoir accéder à un logement public adapté.

Il n'empêche que la tâche reste immense : il y a la crise du logement, le manque d'habitations décentes, adaptées et surtout à des prix accessibles, donc, des réalités encore plus douloureuses pour les personnes malades, handicapées ou comme on dit maintenant, à mobilité réduite.

C'est ainsi que l'association chrétienne des personnes handicapées, l'ACIH, l'Association chrétienne des invalides et handicapés – maintenant, la terminologie a changé, mais les réalités restent les mêmes – souligne le nombre insuffisant de logements sociaux adaptés pour les personnes à mobilité réduite. De plus, ces logements, quand ils existent, sont parfois occupés par des personnes valides et il faut aussi constater qu'un certain nombre de logements n'ont pas été conçus dans le souci de garantir l'accès et le confort des moins valides. Mais les associations comme l'ACIH ne se contentent pas d'émettre des doléances, elles formulent aussi des revendications précises. Ainsi, l'ACIH suggère notamment qu'un quota de 10 % de logements adaptés soit observé dans la mise en œuvre du programme exceptionnel de rénovation du parc locatif public. L'ACIH parle aussi d'un quota de 15 % de logements modulables, donc, conçus en fonction de certaines difficultés potentielles de santé.

D'autre part, cette association estimerait juste de modifier le système à points – je sais qu'on en parle – pour l'octroi des logements sociaux, dans le sens de

mieux valoriser le critère du handicap par rapport à d'autres critères qui entrent en compte dans ce système.

Je voudrais vous demander, Monsieur le Ministre, de nous préciser à ce propos les axes de votre programme d'action pour la législature, programme qui a été lancé sous le nom de plan Pyramide. Entend-il œuvrer à mieux garantir le droit au logement pour les personnes handicapées ? Cela, j'en suis sûr, mais quelles sont les mesures spécifiques qui sont prévues pour ce public spécifique et que penser notamment de cette idée de quotas de logements adaptés ou modulables ?

Je sais que vous insistez souvent sur l'idée de la mixité sociale, mixité entre logements moyens, logements sociaux, propriétaires, locataires, mais ce n'est pas à vous que je dois expliquer que mieux garantir l'accès des personnes handicapées dans le logement public c'est aussi une autre dimension importante de cette mixité sociale.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie M. Procureur pour sa question. Je sais que son intérêt pour les personnes à mobilité réduite ou plus largement en situation précaire, ne date pas d'hier et que c'est un engagement qui lui tient particulièrement à cœur. Il rejoint, coïncidence des calendriers, l'objet d'un colloque qui a eu lieu ce vendredi à Arlon, à l'initiative de l'Institut de la grande région, présidé par M. Nothomb, qui regroupait des Luxembourgeois, des Allemands, des Français et des Belges autour de ce thème des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.

J'ai l'occasion de rappeler quelques chiffres : 27 % de nos habitations datent d'avant la Première Guerre mondiale, 18 % des personnes ont plus de 60 ans, et l'espérance de vie est de 77 ans avec une inégalité des sexes qui est inacceptable – nous devons tout mettre en œuvre à cet égard – 80 ans pour les dames et 72-73 ans pour les hommes, ce qui fait qu'aujourd'hui, si on ajoute le fait qu'une personne sur quatre vit seule, on a un formidable déficit de maisons adaptées, que ce soient pour les personnes âgées ou singulièrement pour les personnes à mobilité réduite.

Et vous soulevez, à juste titre, cette problématique en indiquant les quotas. Cela rejoint la première démarche, celle de M. Devin, en début de séance, qui demandait des quotas pour les logements de transit. Lorsqu'il y a pénurie, chacun veut évidemment avoir – et je le comprends – l'assurance que le problème qu'il a épousé, qu'il veut soutenir et défendre, fasse l'objet d'un quota. Je vous dirai tout de suite – d'ailleurs, je

lui ai dit, je ne suis pas suspect – qu’il y a pour moi une grande préoccupation pour les petits logements et pour les logements en termes d’accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Il faut savoir que dans le cadre des constructions, si l’on veut adopter les normes, notamment pour l’accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), il nous faut des ascenseurs qui ont un gabarit particulier, il nous faut des couloirs dans les immeubles, des largeurs spécifiques pour les portes. Cela semble être des détails, mais tous ces éléments conditionnent le coût de certains bâtiments qui, parfois, posent problème eu égard au paramètre financier que nous réservons aux différentes sociétés et donc, il est très rare de voir des immeubles à étages dans lesquels on a des ascenseurs adaptés aux PMR.

Plutôt que de se lamenter en disant que cela coûte trop cher, ce que nous avons fait avec la Société wallonne du logement, dans tous les nouveaux projets, c’est ce que j’appelle «la conquête du rez» en se disant qu’au moins au rez-de-chaussée, il n’y a pas d’excuses, toutes les normes doivent être retenues et ils doivent tous être conçus en termes d’évolution des occupants, y compris pour les PMR parce que le tort que nous avons – je parle collectivement ici au niveau du logement public –, c’est de croire qu’on peut typer les logements une fois pour toutes. Or moi, je souhaite que l’on tienne compte de l’évolution de la demande, mais également des demandeurs. Je m’explique. Quelqu’un peut parfaitement entrer âgé et être encore mobile, indépendant et puis, quelques années après, avoir besoin de soins, avoir besoin d’une aide à domicile, tout en pouvant rester chez elle, mais l’appartement qu’elle occupe peut-être au troisième, au quatrième, et ne coïncide plus ou à l’inverse, occuper le rez qui n’a pas été étudié, parce qu’il y a des marches, par exemple.

Il faut – et je vous réponds, je suis intransigeant, mais j’avoue que la Société wallonne m’a beaucoup aidé sur la question – que le rez, soit accessible aux PMR.

Deuxièmement, je constate qu’un certain nombre de logements adaptés sont parfois occupés par des personnes valides. Dans le principe de rotation de trois ans que nous avons consacré par le vote du décret, j’ai toujours dit que cela ne concernait que les nouvelles locations. Mais je me suis permis de rendre attentifs les gestionnaires de sociétés en leur indiquant que la personne valide qui occupe un appartement adapté à une personne moins valide doit, le moment venu, le céder à celui-ci et bien évidemment, offrir au locataire sortant un appartement ou un logement pour le reloger.

Troisièmement, figurez-vous, Monsieur Procureur, c’est que nous n’avons même pas un recensement des logements adaptés. Je ne peux même pas vous fournir, aujourd’hui, pour nos 103.000 logements dans nos 74 sociétés, le chiffre des logements reconnus adaptés. On n’a même pas cela. Au moment où nous allons lancer le formulaire unique, je trouve cela anormal. J’ai donc demandé que l’on fasse un inventaire complet, société par société, des logements adaptés et, le cas échéant, lorsqu’il sera disponible, avec la force du formulaire unique, on pourra dire quelles seront les possibilités pour telle région ou telle région. Je crois qu’en termes de rencontre de l’offre et de la demande, cela me paraît important.

Quatrièmement, et je vous avoue l’avoir découvert au détour du colloque d’Arlon – j’ai demandé à la cellule de vérifier les normes du CWATUP, des articles 414 et suivants du Code, et je me suis rendu compte, tenez-vous bien, que notre législation CWATUP-PMR n’était pas la même et n’était même pas compatible avec celle de Mme Vienne. Autrement dit, lorsqu’une maison de repos se construit, elle répond aux normes, passez-moi l’expression, de Mme Vienne, Affaires sociales, donc, ils sont tout contents parce qu’ils ont répondu à tous les critères. Ouf, on a des subsides, quel beau jour, à l’urbanisme, mais la maison de repos ne répond pas à l’accès des PMR. Donc, nous n’avons même pas entre nous, Wallons, une définition commune des PMR. Vous pensez bien que l’ayant découvert la semaine dernière avant d’aller à Arlon, je n’ai pas encore eu le temps de réunir le groupe de travail, mais je vais immédiatement avertir Mme Vienne qu’il est anormal que, nous, politiques, nous prenions en otage les bénéficiaires des dispositifs. Nous devons nous harmoniser. Est-ce que j’ai tort, est-ce les Affaires sociales? Je ne sais pas, mais je veux un texte commun.

Enfin, tout cela ne suffira pas par rapport au vieillissement de la population et à l’attente de nos concitoyens. Je rappelle que pour le moment, je suis toujours dans la programmation Daerden, pour l’essentiel. Je n’ai pu apporter de modifications que sur le programme complémentaire. Mais pour 2006 – c’est toute la question de M. Devin et je vous invite, Monsieur Procureur, à être là dans 15 jours –, je veux entendre les parlementaires sur l’ensemble des priorités et pas sur une seule, même si elle est largement fondée dans le chef de M. Devin. Dans le programme nouveau des six prochaines années, j’entends, en tout cas, en termes de priorité – on a parlé des transits mais il y en a deux qui me tiennent à cœur – que l’on parle des petits logements, afin d’éviter les marchands de sommeil, parce que cela correspond aux personnes qui vivent seules et c’est énorme et, des logements intergénérationnels, parce que, là, il y a à la fois

l'avantage d'une offre pour les personnes plus âgées, y compris les PMR (rez-de-chaussée) et pour les couples plus jeunes qui peuvent occuper les étages ou l'immeuble voisin.

Voilà, je tiens vraiment à vous dire que je n'ai pas encore toutes les solutions aujourd'hui mais, en tout cas, en termes de modification de la législation, de volonté de conquête du rez-de-chaussée et de la nouvelle affectation des crédits, j'espère être à la hauteur de vos légitimes espérances.

M. Procureur (cdH). – Et le système à points ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Oui. Le système à points, nous allons bien sûr le revoir, notamment en tenant compte de la disponibilité des logements adaptés, comme je vous l'indiquais tout à l'heure, et en valorisant les handicaps comme vous l'avez souligné tout à l'heure. L'arrêté pour le système à points est prévu pour le mois de juin, Monsieur Procureur. À vous, je vous le dis, je ne le dis pas à M. Borsus parce que le 10 juin il va déjà m'interpeller pour savoir où il en est.

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

M. Procureur (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. J'ai retenu spécialement la conquête du rez-de-chaussée et surtout cet engagement pour qu'il y ait moins de valides dans les logements pour moins valides. Sur ce point-là, il faut être vraiment très, très net. Je sais qu'on ne peut pas comparer les logements et les parkings, mais il faut également moins de valides sur les places de parking réservés à des personnes à mobilité réduite. Cela m'a toujours profondément heurté et je crois qu'ici, c'est pire encore et quand on sait...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Parfois, un coup de force est nécessaire. À Wavre, une équipe de la RTBF, que vous connaissez bien, a osé mettre un plan incliné parce qu'une personne sur le parking de la place Bosch ne savait pas, à cause d'une marche, atteindre l'horodateur pour payer et a osé filmer. Vous connaissez Charles Aubecq, il l'a fait démonter dans la minute en disant qu'il n'acceptait pas cette voie de fait mais, six semaines après, la commune, discrètement, a installé un beau plan incliné. Je pense que parfois ce n'est pas mal de forcer la décision.

M. Procureur (cdH). – Je voulais aussi relever le fait qu'il n'y avait pas de recensement des logements adaptés. Il est évidemment difficile de parler de quo-

tas quand on ne sait pas sur combien de logements on se base.

(M. Fontaine, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel.)

QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LES SITES DE RÉHABILITATION PAYSAGÈRE
ET ENVIRONNEMENTALE»

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

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je souhaitais simplement faire le point avec vous, à la faveur de cette question, sur la mise en œuvre des SRPE, aussi bien dans leur volet plus P, si je peux m'exprimer ainsi, que dans leur volet plus E.

Je ne vais pas faire l'injure à nos collègues ici présents de rappeler le concept des SRPE qui est la renaissance des ex-SIR. Monsieur le Ministre, sachant que le 1^{er} décembre, le Gouvernement a arrêté une liste de ces sites paysagers non pollués, ceux-ci doivent faire l'objet d'une réhabilitation via le système du droit de tirage de la Sogepa.

Par ailleurs, un certain nombre d'autres sites, plutôt environnementaux, doivent faire l'objet d'une réhabilitation qui est un peu plus complexe. Je souhaiterais dès lors vous demander d'une part quel est l'état des dossiers, plus particulièrement des droits de tirage concernant les dossiers de première catégorie – où en est-on au niveau financier ? Où en est-on dans le mécanisme ? – et d'autre part, en ce qui concerne les dossiers de la deuxième catégorie, dossiers plus problématiques, une enveloppe est-elle réservée à ces sites dans les droits de tirage de la Sogepa ? Une liste a-t-elle déjà été établie ou est-elle sur le point de l'être, le cas échéant ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour bien se comprendre, nous avons aujourd'hui en Wallonie deux régimes de sites désaffectés. Nous avons les sites dont

la Région wallonne n'est pas propriétaire, qu'ils soient pollués ou non – ancien régime: SAED, nouveau régime: SAR – dès lors qu'il s'agit d'un immeuble qui porte atteinte au paysage parce qu'il est en ruine, parce qu'il pose problème par son abandon, sa vétusté ou l'absence d'utilisation potentielle.

Pour les sites pollués, il y a un financement alternatif de 243 millions outre les crédits ordinaires et l'intervention de la SPAQuE. Pour les autres, il y a un crédit de 100 millions d'euros outre les crédits ordinaires, outre le produit de la vente des terrains une fois le site réhabilité et le produit de la taxation. C'est le deuxième volet.

Tout mis ensemble, cela nous fait à peu près 450 millions d'euros pour la période. Dans les crédits ordinaires, vous trouvez également l'autre catégorie, celle pour laquelle vous m'interrogez, les sites de réhabilitation paysagère et environnementale, c'est-à-dire les anciens SIR de M. Lebrun. C'est toujours la Région qui devient propriétaire par expropriation, par acquisition, parce que le propriétaire fait défaut ou parce qu'il n'a pas les moyens de valoriser le site, mais la différence par rapport aux SIR c'est qu'ici, non seulement il y a assainissement, démolition, mais il peut y avoir aussi mise hors eau du bâtiment, ce qui n'existait pas sous Michel Lebrun.

Pour les SRPE, dès lors qu'ils sont propriétés ou vont devenir propriétés wallonnes, j'ai repris la liste de M. Foret dont je voulais valider la pertinence: est-ce que le propriétaire était toujours en défaillance, est-ce qu'il avait eu un projet, est-ce que le site avait été traité en tant que SAED? Bref, on voulait pouvoir faire le point de la situation. Cela devait me permettre également, à travers cette vérification, de cerner les besoins financiers pour la mise en œuvre de ces sites, besoins qui s'élèvent, de manière globale, pour la précision, à 6.285.466,14 euros. Je ne sais pas comment l'administration a fait mais enfin, voilà l'estimation de la somme qu'elle a d'ailleurs répartie opérateur par opérateur.

Cette étape préliminaire étant accomplie, l'administration a alors rencontré, en date du 18 avril 2006, la Sogepa, dans le but d'examiner avec elle la procédure de mise à disposition des fonds au bénéfice des opérateurs. Dans le cadre de l'ajustement du premier feuillet, que nous préparons pour le moment, je compte, avec l'autorisation du Ministre du Budget et la vôtre, bien évidemment, réallouer le budget disponible de l'article 71.03.02, qui portait sur un montant de 4.150.000 vers l'article 01.06.02 du budget de la Région wallonne. D'autre part, je compte également transférer un montant de l'ordre d'un million d'euros en provenance des droits de tirage attribués en 1998 pour la mise en œuvre des sites d'intérêt régional. Ce

montant peut être dégagé suite au coût réel des acquisitions et travaux qui s'avère être moindre que la somme qui avait été provisionnée à l'époque.

Donc, cela nous fait, un montant disponible de 5,150 millions.

Je suis en train de vérifier mon budget et si je n'y arrive pas je poserai la question à mes collègues du Gouvernement. S'ils ne me suivent pas, alors, le million qui manque serait délivré dans le cadre du budget de l'année 2007.

Donc, pour pratiquement 5 millions sur 6 nous avons aujourd'hui les moyens d'aller de l'avant.

Enfin, en ce qui concerne les sites SRPE «environnementaux», très clairement, cette question relève de la SPAQuE et, donc, du Ministre Lutgen, à qui je dois vous renvoyer.

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

M. Borsus (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions et surtout pour la grille d'analyse financière qui va permettre la mise en œuvre de cette politique de rénovation.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Elle a eu un grand succès auprès des communes à qui j'ai écrit. Je ne sais plus qui m'avait chagriné – c'est peut-être M. Crucke – à propos de notre inventaire en disant: «*Il est dépassé*». Je me suis engagé à écrire à toutes les communes et j'ai reçu une avalanche de réponses, preuve que notre inventaire n'était pas complet. Il nous faudra faire des choix, comme toujours, mais il y a vraiment des projets qui présentent un intérêt évident sur le plan de la revitalisation urbaine notamment.

QUESTION ORALE

DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ»

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

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, vous y avez fait allusion il y a une heure cinquante à peine, à la faveur d'une réponse à une autre question, mais j'avais inscrit à l'ordre du jour de nos travaux, une question destinée à faire le point avec vous concernant l'ouverture du marché de l'électricité. Nous savons que celle-ci doit être effective partout en Europe, que cette préparation n'est pas simple et que chacun de nous dispose d'une certaine latitude pour réaliser ce processus.

Ainsi, en Région flamande, le marché est entièrement libéralisé depuis un certain temps déjà avec, effectivement, des difficultés de démarrage et d'allumage qui n'ont pas été simples. En Wallonie, par contre, le Gouvernement a choisi de travailler de façon plus posée ou, en tout cas, plus différée dans le temps et donc, c'est la date du 1^{er} janvier, qui se profile maintenant à l'horizon, qui est la date butoir qui a été fixée.

On sait que depuis le 1^{er} juillet 2004, l'ensemble des clients professionnels sont déjà libéralisés. Pour les ménages, c'est au 1^{er} janvier 2007. L'ouverture du marché de l'électricité et du gaz est une opération délicate, nous le savons, notamment dans la mesure où le souhait des pouvoirs publics était aussi d'éviter un certain nombre de dérapages, tels ceux que l'on a connus chez nos voisins du nord du pays.

Un certain nombre d'opérations préalables doivent être menées avant la libéralisation, de manière à ce que les clients puissent être mis en situation d'effectuer des choix et ce, dans un délai raisonnable, avant l'échéance, sans quoi, la libéralisation, c'est-à-dire la possibilité de choisir aux meilleures conditions de prix offertes à nos concitoyens, serait artificielle et inopérante, en tout cas, dans un premier temps.

Monsieur le Ministre, concernant les actions et modalités proposées par le Gouvernement de manière à tenir le timing jusqu'au 1^{er} janvier, des informations doivent être organisées, diffusées à tous les acteurs, aux consommateurs et un calendrier doit aboutir suffisamment en amont de la date d'échéance pour que les gens ne doivent pas, entre la dinde et le sorbet, le jour de Noël, se dire : «*Tiens, qui va me fournir mon électricité dans sept jours ?*». La CWAPE avait proposé un échéancier assez strict, mais ce n'est pas le choix qui a été fait par le Gouvernement en termes d'échéance de travail. Puis-je vous demander quelle en est la raison ? Avez-vous l'assurance que l'échéance sera opérationnellement tenable pour le 1^{er} janvier 2007 ? Les fournisseurs sont-ils aussi du même avis, le cas échéant ? D'autre part, on sait que plusieurs fournisseurs sont déjà éligibles en ce qui concerne l'énergie verte. Qu'en est-il d'autres fournisseurs éventuels et ce, également pour cette échéance de janvier prochain ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Effectivement, le 23 décembre 2004, le Gouvernement, à ma demande, m'a chargé de veiller à préparer au mieux la transition vers un marché wallon totalement ouvert à la concurrence. Rassurez-vous, vous allez voir, il y a un calendrier très strict qui a été adopté. Il le sera – comme quoi vous avez toujours le nez fin – probablement au prochain Gouvernement en dernière lecture. Donc, on est vraiment là en pleine actualité.

Ceci dit, depuis le 23 décembre, de très nombreuses actions, décisions ont été prises afin que la libéralisation s'opère dans un bon climat et qu'elle soit réussie. En effet, de vous à moi, je pense que notre population, aujourd'hui encore, n'y est pas du tout préparée, malgré qu'elle l'entende à la télévision, à la radio, malgré un numéro sur le sujet que *Test-Achats* a fait. Aujourd'hui, nos consultants ne mesurent pas encore le choix qui sera le leur. J'ai participé, pour l'anecdote, à une réunion à Louvain-la-Neuve, qui a pourtant une population intellectuellement relevée... (*Rires.*) Non, mais c'est vrai, ils ont un esprit d'analyse, mais ils étaient complètement désorientés parce qu'ils avaient reçu à leur porte des délégués commerciaux qui leur vendaient de l'électricité, ce qui leur paraissait complètement fou. Je mesure bien que nous allons avoir à la fois des difficultés techniques – et je vais y répondre – et des difficultés d'accompagnement et d'information des citoyens, en tenant compte que nul modèle n'est parfait et qu'il nous faudra probablement plusieurs mois sinon plusieurs années pour que ce soit complètement intégré. On le voit bien en Flandre. Je rappelle que malgré les efforts réalisés en Flandre, il n'y a quand même eu que 15 % de changement dans les fournisseurs.

Malgré la libéralisation, le client passif reste quand même la grande majorité ou alors le fournisseur historique s'est aligné sur les conditions.

Qu'est-ce qui a été fait ? Parce que cela vaut la peine de faire le point. D'abord, en ce qui concerne les mesures techniques.

Premièrement, la mise sur pied d'un observatoire des prix. J'ai donc demandé à la CWAPE de mettre rapidement sur pied – dans les prochains mois, cela devrait être le cas – un observatoire des prix pour voir l'évolution des prix lors de la libéralisation pour que nous ayons notre propre bureau d'estimation, d'analyse.

Deuxièmement, l'adaptation des systèmes informatiques des gestionnaires de réseaux et des fournisseurs en vue d'assurer la séparation totale des systèmes entre les activités de vente et les activités de gestion

des réseaux. La CWAPE, là aussi, a été chargée de suivre cette adaptation et, du reste, un groupe de travail a été constitué pour suivre cette séparation.

Troisièmement, l'adoption d'un arrêté relatif aux clients éligibles au 1^{er} janvier 2007 dans les marchés du gaz et de l'électricité, adopté en deuxième lecture le 30 mars et qui après les consultations d'usage nous revient, je pense, ce jeudi-ci ou la semaine prochaine, en dernière lecture. Cet arrêté vise très concrètement à organiser les modalités relatives à l'éligibilité des clients résidentiels au 1^{er} janvier et impose fatalement différentes obligations de transmission d'informations par les fournisseurs, les gestionnaires de réseaux de distribution envers les clients, les fournisseurs et envers la CWAPE. Ces différents transferts d'informations sont essentiels et visent, vous l'aurez compris, à garantir le bon déroulement de l'ouverture des marchés de l'énergie et notamment à permettre au client final d'exercer son droit à l'éligibilité.

Autrement dit, je pense que pour le 15 août, le fournisseur historique doit communiquer les conditions de fourniture. Du 15 août au 15 septembre, la CWAPE va devoir les valider et va les publier. Du 15 septembre au 15 octobre, les concurrents, les autres fournisseurs, prendront connaissance des conditions du fournisseur historique et devront, à leur tour, publier pour le 15 octobre leurs conditions.

Du 15 octobre jusqu'au 1^{er} décembre, les choix peuvent s'opérer. À partir du 1^{er} décembre jusqu'au 1^{er} mars, il y aura ce qu'on appelle la «*frozen period*», pour permettre de solder les comptes chez le fournisseur historique parce qu'évidemment, il faut être sûr qu'il soit payé pour les prestations qui furent les siennes, et pendant cette période-là, on ne peut pas changer de fournisseur. On solde les comptes. Cela, c'est pour l'arrêté libéralisation. Tout cela est très strict, il y a en plus les codes EAN qui doivent être déterminés, la liste des fournisseurs, enfin, toute une série d'informations doivent être données pour qu'il y ait à la fois séparation, transparence et information.

Outre l'observatoire des tarifs, l'arrêté libéralisation, il y a alors les arrêtés du Gouvernement qui ont été adoptés le 30 mars relatifs aux obligations de service public, ce qu'on appelle les OSP, pour les marchés du gaz et de l'électricité, qui contiennent également différentes dispositions qui visent à améliorer les conditions d'ouverture du marché, soit à améliorer la situation des consommateurs.

Ainsi, le fonds bi-horaire a été activé, permettant de financer une grande partie du placement des compteurs bi-horaire et de limiter à 100 euros la quote-part du client résidentiel. Le coût du placement des compteurs à budget a aussi été limité à 100 euros.

En outre, ces arrêtés ont modifié le système de présentation des factures qui seront à l'avenir plus transparentes concernant le coût réel de l'énergie et ses différentes composantes. Par exemple, pour la première fois, vous verrez dans vos factures le coût des certificats verts parce qu'autant je défends l'énergie renouvelable, autant je veux que nos concitoyens sachent ce que cela coûte réellement. Sinon, on a le sentiment que tout coûte cher et on ne s'y retrouve plus entre les taxes fédérales et les surcharges de redevance de distribution, de transport. Au passage, je regrette, je l'ai déjà dit, que le Fédéral impose une TVA sur ses propres redevances et les nôtres. Ce qui veut donc dire que le Fédéral, pardonnez-moi, se paie deux fois, mais bon. Je l'ai dit au principal responsable.

Enfin, on a pris toute une série de mesures d'accompagnement. De quoi s'agit-il ? D'une campagne d'information à destination du grand public, qui sera d'ailleurs soumise, chers Collègues, à la Commission de contrôle des dépenses électorales et des communications du Parlement. Elle débutera au mois de juin 2006 avec des spots TV, radio, des folders, etc. pour informer nos concitoyens au nouveau contexte énergétique à venir.

Ce sera une première campagne. Vous en aurez une juste après les élections communales. Pourquoi ? Parce qu'il y a une période neutralisée, qui est souhaitable, je pense. Juste après les élections communales et cela tombe bien, fin octobre, début novembre nous aurons une deuxième campagne. Et je pense qu'il faudra la répéter encore l'année prochaine. Je pense à ma pauvre voisine qui ne s'y retrouve déjà pas dans sa facture d'électricité. Je suis étonné, du reste, de voir le nombre de personnes qui n'ont jamais lu leur facture d'électricité, jamais. Pour la plupart, le paiement se fait par domiciliation bancaire. Il faudra apprendre à la lire, à la comprendre et à réagir.

Outre la campagne d'information, il y aura alors un *call center*, tout simplement un téléphone vert où le grand public pourra par téléphone poser toutes les questions.

Enfin, il y aura un simulateur tarifaire. Cela, c'est très important. La CWAPE en a été chargée afin que M. un tel ou Mme une telle, sache combien cela coûte suivant les différentes formules puisqu'il est possible de se regrouper pour acheter de l'énergie. Soit dans un immeuble à appartements, soit dans un lotissement. Je le dis, parce que pour les PME, nous avons fait une grande campagne avec les chambres de commerce et je viens d'avoir les résultats pour le Luxembourg: pour deux grappes de PME, la facture d'électricité a baissé de 11 %. Ce qui veut donc dire qu'acheter groupé, c'est acheter malin. Mais pour cela, il faut qu'il y ait un simulateur relativement objectif, qui est la CWAPE, ou un «Monsieur libérali-

sation» ou une cellule libéralisation, cela, nous verrons, parce que je veux vraiment que nos concitoyens puissent être dûment informés. J'ai en effet la crainte que dans une démarche uniquement commerciale, on les amène à signer n'importe quel document – j'en ai été moi-même victime.

Enfin, nous nous sommes rendus compte que nos guichets d'énergie – cela, c'est assez nouveau – sont sollicités. On leur pose des questions sur la libéralisation, notamment dans les différents salons. Or ils ne sont pas du tout préparés à cela. En fait, ils sont habilités à répondre pour des primes concernant les poêles, les isolations, les panneaux solaires. Et donc, nous avons rapidement lancé une formation à la destination des guichets de l'énergie et des guides énergie que l'on trouve dans les CPAS parce que je pense qu'il y a là aussi un gros travail qu'il nous faudra mener.

Sincèrement, nous allons tout mettre en œuvre, mais je crois du reste que je vais devoir demander au Gouvernement des moyens complémentaires pour faire cette campagne d'information et mettre sur pied en nombre suffisant ces services qu'il faudra étoffer. Il faudra, à l'instar des élections communales, qu'on ait une cellule spécialisée dans cette matière, pendant les quelques mois qui viennent, après, elle peut disparaître.

Je ne peux pas garantir que tout va bien se passer mais en tout cas, je peux garantir qu'on va tout mettre en œuvre pour que cela se passe au mieux, parce que le déficit d'information de nos concitoyens est très grand. Rappelons également que les communes vont être déchirées entre le fait d'ouvrir le jeu au maximum, de donner toute l'information, et le dividende que leur fournissait le fournisseur historique. C'est un travail qui n'est pas simple mais il ne faut pas se faire d'illusion, la Flandre traîne cela depuis trois ans. En Flandre, il y a encore des factures qui n'ont pas été adressées depuis 18 mois. J'espère qu'on n'arrivera pas à cette situation-là, d'autant plus que ces factures-là, il a fallu les renvoyer puisqu'ils ont mis rétroactivement la taxe ELIA. Donc, non seulement les factures ne sont pas arrivées, mais celles qui sont arrivées ne sont pas bonnes.

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

M. Borsus (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour cette réponse très détaillée. Le temps passant, je m'inquiétais du *timing* et surtout de l'information et de l'analyse qui ne sont pas faciles à comprendre pour tout le monde (les captifs, les non-captifs). Il y a aussi une espèce de frilosité par rapport à l'évolution de la situation et les personnes ont besoin de pouvoir effectuer pleinement un choix en connaissance de cause et pour pouvoir opérer ce

choix, il faut comprendre les différents termes qui sont utilisés.

Je prends donc acte du fait que ce dossier va arriver au Gouvernement de façon imminente et qu'il va prochainement faire l'objet d'une communication.

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

QUESTION ORALE
DE M. FONTAINE À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LE RETARD ANNONCÉ DANS LA CONSTRUCTION
DE LA NOUVELLE AÉROGARE
À L'AÉROPORT DE CHARLEROI
ET L'AVENIR DES AÉROPORTS WALLONS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le retard annoncé dans la construction de la nouvelle aérogare à l'aéroport de Charleroi et l'avenir des aéroports wallons».

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

M. Fontaine (MR). – Monsieur le Ministre, fin mars, la presse nous informait que la livraison de la nouvelle aérogare de Charleroi (BSCA) ne pourrait manifestement pas avoir lieu le 1^{er} mai 2007 comme le prévoyaient les accords passés entre le maître de l'ouvrage, la Sowaer, et les adjudicataires.

Les raisons semblent être d'ordre technique. En effet, la météo peu clémente et des remontées d'eau liées à la configuration du terrain pourraient occasionner un certain retard dans les délais convenus.

Si on se veut rassurant du côté de la Société wallonne des aéroports en précisant que la situation reste parfaitement sous contrôle, elle reconnaît cependant qu'il y a bien des problèmes sur le chantier du parking de la nouvelle extension. Elle ajoute cependant que si des demandes de remise de délais ont bien été déposées, elles ont toutes été refusées par le maître de l'ouvrage. On entend aussi un autre son de cloche qui semble confirmer les retards annoncés.

Ce chantier est un des plus importants en Wallonie en ce moment. Vous savez comme moi qu'un retard, même minime, peut avoir des conséquences financières importantes liées d'une part au surcoût et, d'autre part, aux pertes engendrées par l'impossibilité d'exploiter les nouvelles installations.

Il me revient aussi, Monsieur le Ministre, que vous auriez commandé une enquête sur la viabilité et les perspectives d'avenir des deux aéroports wallons, Charleroi et Liège, depuis quelque temps déjà. Il serait intéressant, si l'information est exacte, que le Parlement puisse être informé de cette étude et que notre commission puisse en recevoir une copie.

Mes questions seront les suivantes, Monsieur le Ministre.

Pourriez-vous me donner des précisions sur ce dossier en ce qui concerne le retard de la livraison de la nouvelle aérogare ? Quelle est l'ampleur des difficultés rencontrées ? Auront-elles une incidence financière ? Un budget a-t-il été prévu pour ce type d'imprévu ?

Si l'aérogare ne peut pas être livrée à la date prévue, un mécanisme a-t-il été prévu au niveau des remboursements contractuellement prévus de 2,5 millions d'euros par an à la Sowaer dès 2007 ?

Enfin, pouvez-vous m'en dire plus sur les résultats de l'enquête que vous avez commanditée sur l'avenir des aéroports wallons ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Comme promis, comme M. Fontaine a exercé la présidence, ce sera aussi une réponse présidentielle, cinq étoiles, avec tous les détails. Il ne manque que les photos mais ce serait difficile de vous les fournir.

Les éléments que vous avez cités quant au retard qu'accusent les travaux de la nouvelle aérogare de Charleroi sont exacts, mais ont peut-être été présentés de manière un peu exagérée et inutilement alarmiste, selon moi, dans la presse. Mais c'est tout à fait normal que l'on s'intéresse à cet important chantier, un des plus importants de Wallonie, vous avez raison.

Rappelons qu'il s'agit quand même de 100 millions d'euros, ce qui donne toute l'importance du chantier. Il faut distinguer quatre éléments dans ce chantier. Il y a la nouvelle aérogare – vous avez peut-être vu la maquette qui était jusqu'il y a peu dans mon cabinet, elle fait le tour des différentes administrations –, la construction d'un nouveau parking pour voitures, d'un parking pour les avions et, enfin le recouvrement du Tintia et d'importants remblais à réaliser. Convenons que ce n'est pas simple.

Pour compliquer la situation, la qualité du sol à cet endroit pose de réelles difficultés et, de surcroît, outre le sol, le ciel s'y est mis aussi puisque pour toute la construction, les conditions météo n'étaient quand même pas très clémentes pour des travaux de cette

envergure. Et comme si cela ne suffisait pas encore, un bris accidentel de pieu lors des travaux de fondation du terminal a également été constaté. Comme cela, vous avez vraiment tout le détail.

La Sowaer m'a tenu régulièrement au courant des différentes mesures qu'ils avaient arrêtées avec les bureaux d'études et les entreprises actives sur les chantiers afin de mettre en œuvre les meilleures solutions techniques, financières et de délais, pour que le terminal passagers soit bel et bien terminé pour juin 2007, c'est-à-dire au début de la haute saison touristique, de sorte que le développement de l'aéroport de Charleroi puisse se poursuivre tel que prévu. Ça, c'est pour les travaux.

L'incidence financière sur le programme d'investissements de la Sowaer, nonobstant le fait qu'une provision a bien été constituée, comme c'est la règle dans ce genre de programme, toutes les mesures sont et seront prises pour limiter au maximum les surcoûts éventuels. Du reste, je ne vous apprend rien, le Gouvernement travaille sur une mesure générale d'enveloppe fermée parce qu'aujourd'hui, j'ai le sentiment que parfois certains ont intérêt, dans le sens premier du terme, à avoir des augmentations de chantier.

Quant au montant de la redevance pour BSCA, celui-ci avait été prévu pour toute l'année 2007. La mise en service du terminal dans les délais prévus ci-avant n'aura donc aucun impact négatif dans la mesure où les activités se poursuivront sans interruption.

Vous m'interrogez ensuite sur ce que vous avez appelé «une enquête de viabilité». En fait, il ne s'agit pas de cela. Je ne peux pas vous en vouloir, vous n'avez pas dû la lire, ni la préparer surtout, mais l'actuelle Déclaration de Politique régionale 2004-2009 prévoyait qu'il y ait une étude stratégique sur le développement des deux aéroports. Je m'efforce de réaliser au mieux et surtout au plus vite toute la DPR dans les compétences qui m'échoient.

Cette étude a été confiée à un consultant international qui a d'ailleurs travaillé sur d'autres aéroports. Son rapport final – vous ne m'en voudrez pas – doit m'être présenté dans les prochains jours et je dois ensuite le présenter au Gouvernement. Vous aurez compris que je vous demande, par courtoisie, de patienter quelque temps pour réserver bien évidemment l'exclusivité des éléments au Gouvernement et surtout leur analyse.

Cette étude stratégique porte sur quatre modules.

Premièrement, il était important de faire cette étude maintenant parce que, pour partie, elle n'avait jamais été réalisée et parce que nous allons rapidement nous trouver dans une configuration nouvelle avec deux nouvelles aérogares – l'une est faite, l'autre est en construction –, des nouvelles pistes : à Charleroi avec

un développement qui semble relativement bien préparé avec Ryanair, à Liège où il y a des nouvelles lignes annoncées. Certaines ont d'ailleurs déjà été supprimées depuis leur annonce.

Donc, il s'agit d'une étude du potentiel de croissance des aéroports wallons. Parce qu'on a quand même fait tous ces investissements-là, plus toutes les missions déléguées – et je n'arrête pas, vous pouvez lui demander, de harceler Luc Vuylsteke pour qu'ils aillent plus vite pour les insonorisations, les rachats et autres – pour rien. Il faut qu'on les légitime économiquement et financièrement, donc, il faut que les aéroports continuent à se développer ou se renichent.

Deuxièmement, il y a une analyse des retombées économiques du développement des aéroports. Je vous promets de faire une conférence de presse très *soft*, sans clic, ni clac, pour ne pas ressembler à d'autres conférences de presse qui avaient d'ailleurs stigmatisé les bergères. Je ne ferai pas cela, ce sera une modeste conférence de presse, mais je pense que nous devons connaître les retombées économiques des aéroports.

Troisièmement, il s'agit des recommandations sur le modèle de gestion. Qui fait quoi ? Parce qu'aujourd'hui, nous avons le Gouvernement, le MET, la Sowaer, le BSCA, la SAB plus les autorités fédérales qui interviennent. On a donc un enchevêtrement de compétences et je voulais un parangonnage utile, ce que l'on appelle un *benchmarking* – j'ai appris le terme français donc, je le replace.

Enfin et surtout, question fondamentale, une étude de viabilité. À partir de quand et dans quelles conditions nos deux aéroports seront-ils *self supporting* financièrement ?

Je défends les aéroports et je les défendais déjà hier. Seulement, hier, j'étais un peu critique, je le reconnais, même parfois plus, parce que je trouvais qu'on n'en faisait pas suffisamment sur le plan de l'environnement. Aujourd'hui, ce n'est pas encore parfait mais, sincèrement, les choses se sont largement améliorées. On peut toujours faire mieux, je suis d'accord, mais cela s'est amélioré.

Cependant, il ne faut pas se faire d'illusion, la Région wallonne, notamment à la lueur des directives cadres sur l'exploitation des aéroports, est limitée dans ses interventions.

Il ne faut pas se faire d'illusion. En vacances, la semaine juste avant Pâques, je lisais un article dans un grand journal français sur l'aéroport de Nîmes qui collabore aussi avec Ryanair à de nouvelles destinations. Les propos sur Ryanair étaient dithyrambiques. Une page y était consacrée. J'espère pour eux que la Commission européenne ne l'a pas lue. Il y avait toutes les interventions du département, des communes, de la

Chambre de Commerce. Je vous assure, quand je vois comment, nous, on nous a chagrinés... Tout était là sur papier et je n'ai pas entendu la Commission. Or moi, qui connais un petit peu le dossier maintenant, j'ai la certitude que certains engagements ne sont pas compatibles avec la directive cadre. Mais c'est Nîmes, c'est déjà beaucoup plus loin que le BSCA.

Dans cet article, on disait aussi que c'était une opportunité pour privatiser la gestion de l'aéroport. Mon intention n'est pas d'aller jusque-là mais, au moins de savoir à quelles conditions et à partir de quand nos deux aéroports vont s'émanciper de la rampe de lancement régionale. Je crois, qu'à un moment donné, on est là pour créer les conditions du développement, pour les favoriser mais il faut – passez-moi l'expression – «que les aéroports prennent leur envol», sans jeu de mots.

Je pense que le consultant international qui a travaillé sur Zaventem et d'autres aéroports européens va venir avec des propositions intéressantes, pour le peu que j'ai pu lire dans les premières *drafts*. Cela montre quand même qu'il y a l'un ou l'autre changement qui va s'opérer.

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

M. Fontaine (MR). – Je remercie M. le Ministre pour son intéressante réponse.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Une réponse «cinq étoiles».

M. Fontaine (MR). – Oui, «cinq étoiles», mais je crois que vous pouvez encore mieux faire. (*Rires.*)

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – M. Fontaine est introuvable.

M. Fontaine (MR). – Je pense que la problématique de l'aérogare de Charleroi est particulièrement importante parce que, moi aussi, je crois au développement des aéroports et je crois qu'un aéroport comme celui-là, dans une région comme Charleroi, est particulièrement important pour aider au redéploiement et au dynamisme de la Région. Il participe aussi à la modification des mentalités des gens à Charleroi.

J'espère donc, malgré les difficultés qui ont été rencontrées pendant la période hivernale et les problèmes de stabilisation ou de stabilité des sols, qu'on pourra livrer cette nouvelle aérogare dans les délais ou presque dans les délais. Je ne suis pas non plus

fétichiste de la date. Cela m'étonnerait que l'on inaugure l'aéroport le 1^{er} mai, il y en a beaucoup qui ont autre chose à faire ce jour-là dans les personnes qui voudraient l'inaugurer.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous devez aller à Jodoigne.

M. Fontaine (MR). – Oui, mais ce n'est pas de moi que je parlais. Vous seriez tout seul pour l'inaugurer.

En ce qui concerne l'étude qui est en cours, manifestement, il y a déjà un premier dossier qui vous a été soumis parce que ce que vous m'avez dit correspond bien à ce que j'en ai entendu. Au moins, là-dessus, on est d'accord.

Mais je pense qu'il est important que l'on puisse, lorsque cela aura été soumis au Gouvernement, en débattre et qu'il y ait une communication sur le sujet au sein de la Commission, qui a régulièrement pu suivre l'évolution des aéroports en Région wallonne. Il est intéressant que le Parlement puisse suivre cette évolution et voir où on en est aujourd'hui et, comme vous l'avez dit, quelles sont les perspectives d'arriver à une autonomie, à un équilibre financier pour les deux aéroports dans leur gestion. À un moment donné, comme vous l'avez dit, il est important qu'ils puissent voler de leurs propres ailes et ne pas toujours attendre de l'aide de la Région. Il me semble que ce développement doit aussi permettre aux aéroports d'atteindre une certaine rentabilité.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vous rappelle que nous avons normé les dépenses de sécurité pour les aéroports. Avant, c'était un droit de tirage sans limite. Nous les avons fixées et nous ne faisons plus qu'appliquer l'inflation.

Du reste, si nous agissions autrement, cela n'aurait ni de sens sur le plan financier, ni sur le plan économique, mais nous aurions d'autres problèmes avec l'Union européenne.

QUESTION ORALE
DE M. FONTAINE À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LES AUDITS EXTERNALISÉS
DANS LE SECTEUR DU LOGEMENT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Antoine, Ministre du

Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les audits externalisés dans le secteur du logement».

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

M. Fontaine (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, mes questions seront simples. Elles porteront sur les audits externalisés dans le secteur du logement.

Je souhaiterais savoir comment se déroulent ces audits dans les sociétés de logement. Les conseils d'administration, les directeurs-gérants et les comités de gestion des diverses sociétés répondent-ils avec la diligence et la précision voulue aux questions des auditeurs ?

Les questions que les auditeurs posent par écrit à la société doivent-elles obligatoirement être présentées aux administrateurs ? Un directeur-gérant peut-il refuser l'accès à ces questions à un administrateur ou ne pas lui en communiquer une copie ?

Les réponses à celles-ci doivent-elles obligatoirement être validées par le conseil d'administration, comme cela semble être proposé dans certaines sociétés ? Quand comptez-vous que cet important travail sera terminé ?

Qu'en est-il de l'audit de la Société wallonne du logement, elle-même ? Où en est le renouvellement de son contrat de gestion ? Prévoyez-vous de le présenter au Parlement ?

Quand comptez-vous nous transmettre les budgets des OIP dépendant de vos compétences ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En ce qui concerne les comptes des OIP, à ma connaissance, ils ont tous été transmis au Parlement. Ils sont donc à votre disposition, ainsi que les rapports d'activité. S'il en manquait l'un ou l'autre ...

M. Fontaine (MR). – Ils ne sont pas encore arrivés jusqu'à nous, alors.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vérifierai, mais j'en ai rentré toute une série.

M. le Président. – On va s'en inquiéter auprès des services du Parlement pour faire diligence pour les transmettre aux commissaires.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – S’il en manquait un, vous téléphonez au cabinet. Il n’y a pas de problème.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je rappelle que l’audit de l’ensemble des sociétés a été confié à des auditeurs extérieurs, que le travail est extrêmement sérieux, fait en profondeur, sur base d’une cartographie des risques. Vous pouvez demander à Mme Cornet qui en témoignait, lors de la séance publique, ils vont très loin dans les détails. Ce n’est peut-être pas la même manière d’agir que les auditeurs de la Société wallonne du logement, mais le travail est de grande qualité.

Il est aujourd’hui terminé, en tout cas, pour la première phase de la cartographie. Le comité d’audit se réunira les 3 et 8 mai, et il y aura un conseil d’administration extraordinaire de la Société wallonne du logement pour valider les différents avis circonstanciés transmis par le comité d’audit.

Je pense que nous aurons du travail. Pour le dire de manière pudique. Mais les dossiers seront traités avec la même rigueur, la même objectivité, la même célérité, le même professionnalisme et, le cas échéant, avec la même sévérité, parce qu’il faudra bien sûr que les procédures du Code soient respectées. Enfin, j’ai le sentiment que nous allons connaître une deuxième vague. C’était le but, reconnaissons-le, de mettre tout le monde sur un même pied d’égalité.

Tous les courriers envoyés aux SLSP sont à la disposition des administrateurs. Ils ont donc le droit de connaître les dossiers. C’est un droit élémentaire, je le rappelle. Par le passé, j’ai vu des rapports d’audit que l’on ne donnait même pas à lire à des administrateurs ou que l’on donnait à lire devant la personne qui était concernée par l’audit, sans qu’il y ait la possibilité de faire des photocopies. Comme à la vieille époque des conseils communaux, où il fallait tout écrire avec le crayon. C’est évidemment inacceptable. Si vous avez la connaissance de telles situations, je me ferai une joie de faire corriger le tir.

Enfin, en ce qui concerne le contrat de gestion de la Société wallonne du logement, la procédure d’évaluation a été lancée. C’est le stade intermédiaire avec l’évaluation externe et nous allons donc rapidement poursuivre l’opération, que ce soit pour la Société wallonne, le Fonds du logement ou le Crédit social. Les trois ensemble.

La difficulté – j’ose le dire en *off* – c’est qu’il y a énormément de travail, parce qu’à côté de cela, il y a tous les arrêtés du décret que nous avons pris, les programmes complémentaires... Parce que toutes les

communes me pressent, pour des raisons bien évidentes, à ce qu’ils soient délivrés avant la mi-juillet. Donc, cela fait beaucoup de travail pour une cellule, pour le suivi des audits, et avec la réduction des 10 % – merci les présidents de partis –, ce n’est quand même pas très simple.

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

M. Fontaine (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. J’y reviendrai probablement de manière plus précise avec des cas concrets.

J’ai quand même pu constater la difficulté qu’avaient les administrateurs à obtenir – des copies, n’en parlons pas, autant rêver – la simple communication et la simple lecture du volumineux questionnaire qui a été envoyé par les auditeurs. La seule chose qu’on a parfois communiquée aux administrateurs, ce sont les questions auxquelles on ne voulait pas répondre. Il y a des questions auxquelles, d’après ce que je sais, certaines sociétés refusent de répondre.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Oui, il y a même des sociétés qui refusent de répondre à tout. C’est quand même assez incroyable.

M. Fontaine (MR). – J’en connais.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C’est assez incroyable.

M. Fontaine (MR). – Donc, j’attends avec impatience la suite des événements...

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Moi, je n’ai même plus cette patience.

M. Fontaine (MR). – Je reviendrai sur des cas précis. Je vous avais dit qu’il y avait de la résistance.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – De là à ne pas vouloir répondre, c’est incroyable. Il y en a qui ne répondent à rien en disant «*Qu’est-ce que vous venez faire ici ?*».

M. Fontaine (MR). – Exactement.

QUESTION ORALE
DE M. FONTAINE À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LE FOYER LOUVIÉROIS»

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

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

M. Fontaine (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, comme vous le savez, le Foyer louviérois a également été touché par les répliques du séisme de la Carolorégienne.

Ainsi, le président du Foyer, M. Brynaert, a démissionné. Le Directeur-gérant a, pour sa part, été licencié le 4 novembre avec une indemnité de préavis. Il a ensuite été relicencié, mais pour motif grave cette fois, le 17 novembre, après renouvellement du conseil d'administration. La société a ensuite porté plainte contre lui avec constitution de partie civile.

D'après les déclarations faites à la presse par ce directeur-gérant puisqu'il a fait une conférence de presse, la descente du Parquet de Mons ne découlait que d'un rapport d'inspection remis au directeur-général de la Société wallonne du logement et mettant en exergue des pratiques qui ne seraient pas correctes dans le chef de l'ex-président. Le rapport d'audit du 7 novembre indiquerait que la situation était saine.

Le Tribunal du travail vient récemment de donner raison au directeur-gérant en référé, si je ne me trompe, obligeant le Foyer louviérois à lui payer les indemnités qu'il prétendait lui être dues. Le tribunal ayant estimé qu'il n'était pas possible de relicencier une deuxième fois pour motif grave puisque le contrat de travail avait déjà été rompu.

Compte tenu de ces déclarations, le Foyer louviérois n'a-t-il pas agi, à tout le moins, avec légèreté en licenciant le directeur-gérant «classiquement» tout d'abord, puis, pour faute grave peu après ?

Pourquoi n'y avez-vous pas envoyé d'un commissaire spécial ?

Y a-t-il eu un audit depuis et en avez-vous déjà des résultats ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ainsi que vous le signalez, Monsieur Fontaine, le directeur-gérant de la société a été licencié à deux reprises.

M. Fontaine (MR). – Et il y avait un conseiller juridique pour conseiller cela ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Oui. La seconde fois, le licenciement pour motif grave s'est réalisé, suite au conseil de l'avocat du Foyer louviérois.

Ainsi que je vous en ai fait part, le 26 octobre 2005, le conseil d'administration du Foyer louviérois a été renouvelé en date du 17 novembre 2005 et ce nouveau conseil s'est attaché à faire la clarté sur les procédures et les carences relevées dans la gestion de la société.

En sa séance du 21 novembre 2005, le conseil d'administration de la Société wallonne du logement a demandé à la société ce qui suit :

1. dans le mois, de lancer la procédure de recrutement d'un nouveau directeur-gérant ;
2. dans les deux mois, de procéder à audit interne de son système informatique ;
3. de définir une stratégie d'entretien des logements ;
4. de remettre des marchés en concurrence, ce qui paraît quand même assez élémentaire ;
5. d'établir une nouvelle structure de la société, un organigramme de fonctionnement et de définir les délégations de compétences.

Depuis, reconnaissons quand même que face à cet épouvantable diagnostic, un nouveau directeur-gérant a été désigné le 16 janvier 2006. Une nouvelle structure technique a été mise en place. L'audit des besoins en informatique est en voie de finalisation. Un nouvel organigramme a été décidé par le conseil d'administration le 30 mars 2006, prévoyant notamment la centralisation des achats.

À signaler enfin que la Société wallonne du logement, avant que le conseil d'administration ne se renouvelle, avait envoyé une mission d'assistance, vous le savez, en déléguant deux de ses agents dès octobre 2005.

Vu les mesures prises, je ne pense pas que l'envoi d'un commissaire spécial se justifiait. Le diagnostic était connu. On avait modifié le conseil d'administration. Il y avait un nouveau directeur-gérant, une nouvelle équipe technique. L'audit se termine en matière d'informatique. Donc, je pense que, là, la solution interne va dans la bonne direction.

Enfin, le Foyer Louviérois a fait l'objet de l'analyse à laquelle toutes les sociétés de logement sont soumises, dans le cadre de l'élaboration de la cartographie des risques commandée par le Gouvernement et, évidemment, j'attends là aussi les résultats de cette analyse. Si de nouveaux dysfonctionnements, apparaissent nous serions dans un autre cadre, mais les commissaires spéciaux sont l'ultime solution. Notamment, cela a été le cas lorsque l'on ne voulait pas se défaire du directeur-gérant ou lorsqu'il y avait une «complicité» tacite, formelle ou active du conseil d'administration et de son directeur-gérant.

Par exemple, à La Calamine, on a mis le directeur-gérant dehors puisqu'il était la cause des problèmes. Donc, un commissaire spécial ne se justifie pas toujours.

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

M. Fontaine (MR). – Je ne suis pas persuadé que ce soit le directeur-gérant qui était la vraie cause des problèmes au Foyer Louviérois. Le problème, c'est qu'un certain nombre de pratiques étaient mises en place, notamment au niveau de l'attribution des marchés. Celles-ci ont toujours des conséquences aujourd'hui parce que l'on n'a pas encore mis le doigt dessus, apparemment. Je sais qu'au conseil d'administration, il y a de temps en temps des réactions à ce niveau-là, mais je pense que le choix des entreprises était très restrictif. (*Réaction de M. le Ministre Antoine.*) En fait, seules deux entreprises travaillaient pour le Foyer louviérois. (*Réaction de M. le Ministre Antoine.*)

M. le Président. – La séance est levée.

– La séance est levée à 18 heures 31 minutes.

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

BSCA	Brussels South Charleroi Airport
CPAS	Centre public d'Aide sociale
CSL	Centre Spatial de Liège
DIV	Direction de l'Immatriculation des véhicules
GRH	Gestion des Ressources humaines
IGEAT	Institut de Gestion et d'Études en Aménagement du Territoire
OIP	Organisme d'Intérêt public
RER	Réseau Express régional
RN	Route nationale
SA	Société anonyme
SIR	Site d'Intérêt régional
SLSP	Société de logement de service public
SNCB	Société nationale des Chemins de Fer belges
Sofico	Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
Sogepa	Société de gestion des participations
Sowaer	Société wallonne des Aéroports
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
SWCS	Société wallonne de Crédit social
SWL	Société wallonne du Logement
TEC	Société de Transport en commun