C.R.I.C. N° 62 (2005-2006)

PARLEMENT WALLON

SESSION 2005-2006

COMPTE RENDU
INTÉGRAL

Voir CRAC N° 78 (2005-2006)

Séance publique de Commission *

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

Lundi 23 janvier 2006

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

SOMMAIRE

Interpellation 5

Interpellation de M. Wesphael à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la sécurité industrielle de la Wallonie et l'élaboration d'un décret Seveso»

Orateurs : M. le Président, M. Wesphael, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 5

Questions orales 8

Questions orales de Mme Pary-Mille à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le système de transports publics de nuit»

Orateurs : M. le Président, Mme Pary-Mille, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 8

Questions orales de Mme Dethier-Neumann à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la suppression de la ligne 73 à Gembloux», et de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la suppression de la ligne 73»

Orateurs : M. le Président, Mme Dethier-Neumann, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 10

Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la création d'un fonds fédéral de réduction du coût énergétique global»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 12

Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la problématique des dépôts pour déchets inertes»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 14

Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les raisons de la diminution de la convention avec l'ISSeP»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 17

Question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la réhabilitation paysagère et environnementale en Wallonie»

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 18

Questions orales de M. Senesael, à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'accord sur l'efficacité énergétique», et de Mme Lissens, à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments»

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, Mme Lissens, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 20

Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'avenir de la Division de l'Énergie»

Orateurs : M. le Président, Mme Dethier-Neumann, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 23

Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la maltraitance d'enfants handicapés dans les transports scolaires»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 24

Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la problématique de la pression foncière en Wallonie»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 25

Question orale de M. Senesael à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'utilisation par les TEC des biocarburants»

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 27

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les conséquences de la libéralisation du marché de l'énergie sur les finances communales»

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 28

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la délivrance des certificats d'urbanisme n° 1 par les communes»

Orateurs : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 30

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les enjeux de l'aménagement territorial concernant l'implantation d'une structure de production hutoise de biocarburants»

Orateurs : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 31

Question orale de M. Fontaine à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, et à Mme Vienne, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances, sur «l'application de l'interdiction de fumer dans les lieux publics à l'aérogare de Liège/Airport»

Orateurs : M. le Président, M. Fontaine, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en son nom et au nom de Mme Vienne, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances 33

Question orale de M. Pire à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les éoliennes à axe vertical (V.A.W.T.)»

Orateurs : M. le Président, M. Pire, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 34

Question orale de Mme Pary-Mille à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le projet de liaison autoroutière entre l'A8-E429 et la E19»

Orateurs : M. le Président, Mme Pary-Mille, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 35

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'avancement du projet de péage autoroutier»

Orateurs : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 37

Question orale de M. Thissen à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la répartition des budgets disponibles à la Direction des routes de Verviers»

Orateurs : M. le Président, M. Thissen, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 38

Question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la dégradation de nombreuses peintures murales du Moyen Âge en Région wallonne»

Orateurs : M. le Président, M. Fontaine, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 40

Liste des abréviations courantes 41

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

Présidence de M. BORSUS, Président.

La séance faisant l'objet d'un compte rendu intégral commence à 17 heures 20 minutes.

M. le Président. – Nous abordons à présent l'interpellation et les questions orales inscrites à l'ordre du jour.

INTERPELLATION

INTERPELLATION DE M. WESPHAEL À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE DE LA WALLONIE ET L'ÉLABORATION D'UN DÉCRET SEVESO»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Wesphael à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la sécurité industrielle de la Wallonie et l'élaboration d'un décret Seveso».

La parole est à M. Wesphael pour développer son interpellation.

M. Wesphael (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je vous ai déjà interpellé souvent concernant la problématique Seveso. En septembre dernier, par exemple, je m'inquiétais de l'incident survenu à Chimac Agriphar à Seraing.

Vu le caractère successif de cette problématique, j'avais déposé, en début de législature, un texte visant à mettre sur pied une sous-commission sur la sécurité du territoire wallon. Ce texte est toujours en attente puisque, si j'ai bien compris, Monsieur le Président, nous examinerons les propositions de résolution dans quinze jours.

En réponse à ma question, vous vous vouliez rassurant et me répondiez qu'en août dernier, le Gouvernement wallon avait décidé de constituer un groupe de travail intercabinets associant les administrations, les impétrants, mais également l'Union des villes et communes de Wallonie. Ce groupe de travail devait examiner un projet de décret visant notamment l'information cartographique des réseaux souterrains des transports de fluides et d'énergie, ainsi que leur protection réglementaire dans le cadre des plans d'aménagement du territoire et de l'instruction des permis.

Ce texte devait organiser l'information obligatoire et préalable aux autorités locales, lorsque des actes et travaux sont programmés par les divers impétrants dans le domaine public des voiries. Ce groupe de travail avait aussi pour mission de dégager des pistes de solutions quant à l'harmonisation des données, à la collaboration entre les acteurs et de déterminer des méthodes de travail permettant le partage de l'information.

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

Par ailleurs, j'ai pu lire que le Gouvernement avait adopté une note méthodologique concernant la fixation des principes directeurs et des valeurs de référence applicables par rapport aux risques d'accidents majeurs à la fin de l'année 2005, de même qu'un avant-projet modifiant à nouveau le CWATUP.

La législation en matière de Seveso est évidemment un axe majeur de la politique en matière de sécurité industrielle. Je souhaite dès lors demander au Ministre de présenter les éléments significatifs de sa politique, puisque tout le monde sait qu'il est sur le point de nous proposer un texte.

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

Je souhaite également vous demander quel est le calendrier du Gouvernement en la matière.

Quand pourrons-nous espérer nous pencher enfin sur la question des entreprises Seveso au sein de cette

Assemblée ? D'autant que, pour le site incriminé – celui de Kemira à Tertre –, les premières études datent de 2003.

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

Enfin, je m'inquiète – bien que ceci ne soit pas directement lié à votre compétence – du manque de moyens attribués aux casernes, d'autant plus que le personnel de celles-ci est tout à fait incomplet. Ceci relève de promesses fédérales en la matière, dont on attend encore la première application.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mon Cabinet ne m'a pas rédigé de réponse, je vais donc vous répondre, Monsieur Wesphael, directement, sans texte préparé. C'est un sujet que je crois modestement bien maîtrisé. Si tel n'est pas le cas, vous pourrez toujours y revenir.

Les directives Seveso sont nées d'un certain nombre d'accidents importants au niveau européen, que ce soit l'accident de Flixborough, ensuite, de Seveso – qui a d'ailleurs donné son nom à la directive – ou encore, plus récemment, l'accident de Toulouse. Chaque fois, il y a eu un grand nombre de morts.

L'Union européenne a alors adopté, à différentes reprises, des directives de ce type, puisqu'il n'y a pas qu'une seule directive Seveso, mais plusieurs. En 1999, un accord de coopération a été signé entre le Fédéral et les Régions.

Cet accord va répartir le rôle des uns et des autres. Ainsi, au niveau du Fédéral, ils auront la responsabilité du plan d'urgence interne et, via le RGPT – le Règlement général de protection des travailleurs –, d'un certain nombre de mesures susceptibles de prévenir le danger. Le Fédéral a aussi pour responsabilité le plan d'urgence externe. Cela concerne notamment l'installation de sirènes sur les sites Seveso.

Aujourd'hui – et ne croyez pas que je rejette la balle sur qui que ce soit car il s'agit de faits objectifs –, le Fédéral n'a toujours pas adopté le moindre plan d'urgence externe suite à la dernière directive Seveso. Cela a des conséquences pénalisantes pour les Régions et, singulièrement, pour la Région wallonne.

Dans l'accord de coopération, on trouve aussi le partage des compétences au niveau régional. Une partie de ces compétences est environnementale. Quand vous dites que nous avons choisi le saucissonnement, c'est faux. C'est la dévolution même de l'accord de coopération. Une autre partie est urbanistique.

Qu'est-ce que la partie environnementale ? D'une part, c'est la classification dite Seveso et, d'autre part, ce sont les conditions à l'exploitation retenues pour telle ou telle entreprise. Vous savez, il y a les seuils hauts et les seuils bas qui sont conditionnés selon le type de produits dangereux qu'utilise l'entreprise. Là, je vous renvoie à la typologie, parce qu'un grand nombre de matières sont visées, et, selon l'importance de leur nocivité, le tonnage est différent.

Qu'est ce que l'urbanistique ? La délivrance de permis pour une entreprise Seveso, leur modification, les conditions d'exploitation, ou encore, la maîtrise de l'urbanisation autour de sites Seveso.

Cela, c'est un premier rappel du partage des compétences des uns et des autres suite à la directive à l'accord de coopération.

Mon prédécesseur, M. Foret, en juillet 2002, a transposé la directive européenne. Dans le texte, il reprend le terme de «concept de proximité». Toutefois, il ne définit pas ce qu'est la proximité. De plus, il a souhaité ajouter la consultation systématique de la Cellule RAM – Risque d'accident majeur. Notez que, sur un plan formel, c'est la première fois qu'on utilise un service particulier du Gouvernement. En général, le Conseil d'État conseille «les services du Gouvernement». Ici, la Cellule est mentionnée spécifiquement.

Le texte est également imprécis quant à la nature des biens – il est question de «biens immeubles».

Dans la région montoise, certains fonctionnaires-délégués vont systématiquement consulter la Cellule RAM. Par contre, dans la région liégeoise, les fonctionnaires-délégués ne pratiquent pas la consultation de cette Cellule. Il y a donc là une difficulté d'application du droit de manière uniforme en Wallonie.

Lorsque la Cellule RAM est consultée, elle peut soit répondre non – c'est souvent le cas – ou soit répondre un oui conditionné au plan d'urgence externe, mais étant donné que ce dernier n'existe pas, autant dire que le oui conditionnel revient, en réalité, à un avis négatif. Dès lors, le fonctionnaire-délégué, saisi d'un avis négatif ou conditionné, remet lui-même un avis négatif et la commune refuse le permis. Il arrive aussi que, certaines communes lassées de

vivre des refus de la Cellule RAM, passent outre de celle-ci et délivrent le permis sans la consulter, avec le risque, évidemment, de voir le fonctionnaire-délégué s'y opposer et introduire un recours. Le paradoxe c'est que je dois moi-même refuser le permis car les conditions substantielles de la délivrance de celui-ci n'ont pas été remplies.

Un second problème tient à la notion de proximité dans le texte. On ne trouve effectivement rien de précis à ce sujet. Cela explique une note circulaire de Mme Sarlet – et je crois qu'elle a essayé de faire de son mieux pour combler la lacune – qui explique qu'il faut entendre par proximité, un rayon de deux kilomètres. Or, le législateur n'a jamais dit cela. Toujours est-il que les deux kilomètres en question sont maintenant appliqués de manière militaire par l'ensemble des fonctionnaires. Cela ne reflète absolument aucune référence légale ni réglementaire. Nous avons demandé à la Faculté Polytechnique de Mons d'étudier ce périmètre sur une base scientifique. Il apparaît que celui-ci est beaucoup plus petit que les deux kilomètres cités par Mme Sarlet et qu'il dépend, en réalité, du type de travaux visés.

Dès lors, nous pouvons déjà dire que, scientifiquement, le périmètre de deux kilomètres n'est pas bon.

La directive CEE dit en synthèse qu'il ne faut pas exposer la population aux dangers.

S'il y a une demande d'implantation ou de modification d'une entreprise Seveso, on doit pouvoir s'y opposer ou préciser les conditions à respecter. Tout dépend des éléments en présence. Et, sur cet aspect, il y a une divergence fondamentale entre le texte de M. Foret et la Commission européenne. Cette dernière dit que «*Dès lors qu'il s'agit d'une ouverture de voirie, qu'il s'agit d'un immeuble susceptible d'accueillir la population, les citoyens, qu'il s'agit de la mise en œuvre d'une zone d'habitat, vous devez ou interdire ou conditionner l'octroi du permis, par contre* – et c'est la différence avec le texte de M. Foret –, *s'il s'agit de la construction d'une maison unifamiliale, de l'agrandissement, de la modification de celle-ci ou si les trois exemples précités n'entraînent pas d'augmentation du risque, alors, vous devez délivrer le permis*.». Tout ceci, notre Code ne le prévoit pas.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vais prendre l'exemple simple du CPAS de Lessines qui a décidé de transférer ses installations du côté gauche au côté droit de la même rue. Ce que je vais vous dire est véridique, le fonctionnaire-délégué a consulté la Cellule RAM et a reçu une réponse négative au motif que l'on allait ouvrir un nouveau lieu public. Or, cela ne va pas créer de nouveaux dangers, le CPAS y était déjà. On devrait dès lors pouvoir lui octroyer le permis.

Un autre exemple farfelu est celui de la ville de Saint-Ghislain, où un accord avait été donné pour les quatorze premiers lots tandis qu'un refus avait été opposé au quinzième. Il ne s'agit pas d'une arrivée importante de citoyens, c'est une maison unifamiliale.

Notre texte, tel qu'il a été approuvé par le Gouvernement le 22 décembre, distingue bien les trois cas visés par la Commission européenne pour lesquels c'est «non ou à condition que» et tous les autres cas – agrandissement, modification, construction d'une maison unifamiliale, ou les trois cas visés sans qu'il n'y ait de risques nouveaux.

Pour donner un exemple en sens inverse à ceux que j'ai cités, Ath voulait ouvrir une nouvelle maison d'enfants. On retrouve dans ce cas la caractéristique d'un immeuble ouvert au public et dont le risque est plus grand puisqu'il s'agit d'enfants et de bébés qui ne vont pas sortir seuls si une sirène fonctionne. J'ai donc refusé le permis.

Très clairement, notre texte est en fait la transposition de la directive européenne. Est-ce suffisant ? Non, car l'inquiétude aujourd'hui ne réside pas uniquement dans le chef de ceux qui veulent construire, mais aussi dans le chef des autres riverains. C'est souvent le cas, il y a une rue, une prairie disponible, des constructions à droite et on refuse le permis de construire pour la gauche. Plus grave encore, les habitants à gauche et à droite, sachant qu'on refuse le permis dans la pâture voisine, se demandent quel danger ils courent eux-mêmes. Aucune information n'est donnée à ce sujet. Le Fédéral n'ayant pas pris la mesure que je viens de vous indiquer, nous sommes pratiquement condamnés à suppléer à la carence de celui-ci et nous devons alors demander à la Faculté de Mons de déterminer scientifiquement le périmètre.

Une fois que le périmètre est connu – c'est déjà le cas pour une dizaine de sites sur 82 existants –, nous attribuons une valeur réglementaire à ce périmètre. À partir de là, on informe les gens, on délibère au Gouvernement, puis on rend une décision définitive et enfin, on la publie au Moniteur Belge. Les habitants concernés savent donc exactement ce qu'il en est et cela s'accompagne de mesures de prévention, en tout cas, d'information.

C'est cela que nous proposons.

Lorsqu'on réalise un *Benchmark* au niveau européen, on constate que nous sommes le Pays qui a intégré, de la manière la plus restrictive, la directive européenne.

C'est peut-être louable sur le plan de la sécurité, mais sur le plan de la propriété, sur le plan de l'égalité devant le danger, personne ne s'y retrouve. Les gens ne comprennent pas qu'on ait atteint à la valeur du terrain qu'ils ont acquis, qu'on ne les ait pas avertis et qu'ils ne peuvent plus construire. C'est tout le rêve de leur vie qui s'écroule.

Nous avons donc essayé de concilier cette sécurité liée à l'acte de propriété et la sécurité classique, telle que nous devons l'organiser, et ce, malgré l'absence du Fédéral.

Le projet de décret a été envoyé à la CRAT et au CWEDD avant d'être soumis au Conseil d'État. Il vous sera proposé lorsque nous aurons reçu son avis et aurons pu y apporter quelques corrections d'usage. J'ajoute que ce texte a bénéficié du soutien de la Cellule RAM, laquelle a rendu plus de 500 avis l'année dernière, avec les complications que cela implique, car il s'agit à chaque fois de cas particuliers. La Cellule RAM doit nous communiquer cette liste d'avis rendus.

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

M. Wesphael (Écolo). – Je suis très satisfait de la réponse de M. Ministre, dès lors que l'on s'aligne sur la directive européenne.

En ce qui concerne le caractère restrictif des dispositions actuelles et de leur transposition par rapport à l'Europe, je tiens à signaler que les problèmes résultent des installations existantes et de la densité de population qu'il y a autour d'un certain nombre d'activités. C'est là que le risque est véritablement difficile.

Par ailleurs, je souhaiterais savoir quand nous disposerons du texte annoncé.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je pense qu'il nous sera rendu dans un mois. Il est probable que le Conseil d'État me fasse quelques remarques et je serai particulièrement attentif à ses conseils. Il s'agit de problèmes très délicats, tant en matière de valeur des biens que des risques d'accidents. Par ailleurs, si la directive européenne venait à évoluer, nous évoluerions aussi.

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

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE Mme PARY-MILLE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE SYSTÈME DE TRANSPORTS PUBLICS DE NUIT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pary-Mille à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le système de transports publics de nuit».

La parole est à Mme Pary-Mille pour poser sa question.

Mme Pary-Mille (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je voudrais vous demander où en est la réflexion que vous devez mener concernant le système de transports publics de nuit pour les week-ends, notamment pour desservir les lieux de sortie pour les jeunes. Il était prévu, dans la Déclaration de politique régionale de votre Gouvernement, que ce système serait instauré.

En Région bruxelloise – et je suis tout à fait consciente qu'il est beaucoup plus facile d'organiser ce type de transport en Région bruxelloise qu'en Région wallonne –, ils ont déjà lancé les premières concrétisations de ce mode de transports publics de nuit qui ont vu le jour et ont mis en évidence certaines pistes qui, à mon sens, pourraient aussi être envisagées pour la Région wallonne.

Dès lors, Monsieur le Ministre, où en êtes-vous dans ce dossier ? Un calendrier est-il prévu ? Quelles pistes éventuelles envisagez-vous de suivre ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ce problème de transports publics la nuit ou le week-end a été appréhendé dans le cadre des contrats de gestion qui lieront la SRWT, le groupe TEC et le Gouvernement Wallon. Il faudra tenir compte des moyens disponibles dans ce contexte. Au sujet de ceux-ci, je vous rappelle que nous leur avons appliqué l'indice santé plus le différentiel entre l'indice santé et l'indice ordinaire, car le coût du carburant est tel, au niveau des TEC, qu'on ne peut pas uniquement se contenter de l'indice santé plus un pour cent.

Il y a donc une évolution préférentielle pour les TEC.

Je vous rappelle aussi qu'aujourd'hui, les TEC bénéficient d'une croissance de recettes spectaculaire. C'est la première fois, dans l'histoire de la Wallonie, depuis qu'on a instauré les TEC en 1990, qu'on connaît une telle progression de la clientèle d'environ 7 %, et ce, en une seule année, avec une évolution de près de 10 % à Liège-Verviers. Bien entendu, certains diront que c'est le prix du carburant qui fait qu'on utilise moins sa voiture. C'est possible, mais à cela, il convient d'ajouter l'instauration, d'une part, de l'abonnement familial qui réduit, pour les familles nombreuses, le coût de l'abonnement – et cela a eu un effet démultiplicateur pour les membres de la famille – et, d'autre part, d'une politique commerciale plus agressive – nous avons organisé différentes campagnes de promotion qui ont soutenu le développement des TEC. N'oublions pas non plus les investissements plus importants – 152 millions d'euros – consacrés dans le parc des bus, en matière de sécurité ou encore, l'instauration de bandes préférentielles sur les routes.

Tout cela fait qu'aujourd'hui, il y a une recette nouvelle pour les TEC.

À cela, il faut ajouter l'idée de partager les recettes de la future vignette automobile, à raison de trois quarts pour les routes et un quart pour les bus. Ce système n'est pas encore sur pied, mais j'ai le sentiment qu'il le sera dans les prochains mois. Michel Daerden a déjà pris de l'avance sur le système, mais les autres vont suivre. Il y aura donc des moyens complémentaires qui permettront d'augmenter encore l'offre de transports. Toutefois, il appartiendra à chaque TEC, selon sa sensibilité, de privilégier tel service plutôt qu'un autre, en sachant que les week-ends, les situations sont extrêmement contrastées d'un service à l'autre. Ainsi, des bus sont désespérément vides, alors que d'autres, au contraire, doivent être intensifiés. Je prendrai l'exemple de ma région où, le week-end, il y a une forte demande de bus vers Louvain-la-Neuve, et ce, en raison du nouveau centre commerciale «l'Esplanade», des cinémas et des zones culturelles. Il faut dès lors que le TEC Brabant wallon soit extrêmement attentif pour maintenir une offre le week-end.

Pour les services de nuit, nous devons considérer les problèmes de coûts. Sortir un bus avec un chauffeur la nuit, c'est impayable. Alors, soit on renonce, soit on diminue la fréquentation ou bien soit – et c'est la piste que je voudrais concerter dans le cadre du contrat de gestion – on instaure, dans le cadre de *management* de mobilité, le taxi de nuit. Celui-ci serait tenu de respecter les arrêts des TEC et embarquerait les titulaires d'un titre TEC. L'avantage, c'est que le taxi coûte moins cher et est plus rapide que le bus. Nous devrions dès lors, dans ce cas, étudier des conventions de partenariats avec les sociétés exploitant les taxis.

On travaille sur cette notion. J'espère pouvoir, dans un avenir proche, vous annoncer une autre opération novatrice sur le sujet.

M. le Président. – La parole est à Mme Pary-Mille.

Mme Pary-Mille (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

Votre étude va-t-elle identifier des endroits plus demandeurs que d'autres en termes de lieux de sortie ? Un service de nuit, ce n'est pas nécessairement mettre un bus en attente, entre deux heures et cinq heures du matin, à la sortie des dancings, des cinémas et autres lieux fréquentés par les jeunes. Le but est qu'ils puissent rentrer plus tôt et d'éviter ainsi de circuler en voiture à n'importe quelle heure de la nuit, avec les conséquences parfois dramatiques que cela implique.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il appartient à chaque TEC qui a une couverture beaucoup plus rapprochée, d'étudier sa zone géographique traditionnelle.

Pour ce qui concerne la nuit des réveillons, on a évalué ce que coûte une telle opération que certains voudraient pérenniser. Il est vrai que l'opération a remporté beaucoup de succès au réveillon de cette année. Il faut être extrêmement prudent car une telle opération mobilise 600 chauffeurs et totalise près d'un million de kilomètres parcourus. Cela n'a l'air de rien, mais c'est assez coûteux. Noctambus a coûté quelque 300 000 euros, sans compter la participation des *sponsors* qui interviennent pour alléger la facture.

Je ne peux dès lors pas vous garantir qu'on saura pérenniser l'opération, mais en tout cas, cela mérite qu'on tente l'une ou l'autre solution novatrice.

D'aucuns soulignent les succès existants en Région flamande, mais la vérité c'est que De Ljin conclut des accords avec les villes et les communes, au terme desquels, chaque année, les municipalités octroient des crédits. En Wallonie, à part La Hulpe, les communes rechignent ou s'opposent à donner des crédits complémentaires aux TEC, considérant qu'elles sont actionnaires, et que c'est à la Région à tout financer.

Il n'est pas exclu qu'à l'avenir, telle ou telle commune puisse lancer des opérations de partenariat avec le TEC, voire même, de les faire cofinancer par certains prestataires privés – grands établissements, discothèques…

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

QUESTION ORALE
DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA SUPPRESSION DE LA LIGNE 73
À GEMBLOUX»

QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA SUPPRESSION DE LA LIGNE 73»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales de Mme Dethier-Neumann, sur «la suppression de la ligne 73 à Gembloux» à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial et de M. Borsus, sur «la suppression de la ligne 73» à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial.

La parole est à Mme Dethier-Neumann pour poser sa question.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, le TEC Namur-Luxembourg a supprimé, depuis le 1er janvier 2006, la ligne 73 qui dessert depuis 2002 le parc d'activité économique Crealys à Gembloux. Depuis le 18 janvier dernier, une solution est intervenue : vous proposez un minibus affrété par le TEC avec un chauffeur rémunéré par la Région pendant un an.

Je ne puis que me réjouir du fait que l'engagement de certains usagers, des communes concernées et des syndicats ait pu mener une solution satisfaisante pour tout le monde.

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

Monsieur le Ministre, vous n'ignorez pas les multiples démarches mises en place pour améliorer l'accessibilité des zonings et la mobilité des travailleurs. Ce sont d'ailleurs les démarches que vous appelez de vos vœux et qui sont inscrites dans le Contrat d'avenir.

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

Ceci étant, si les TEC voient leurs missions renforcées à cet égard, il est dès lors indispensable qu'ils soient également dans l'obligation de prendre en compte les demandes formulées par les communes. Ainsi donc, quelques enjeux à titre d'exemples :

– selon quelle modalité une commune peut-elle obtenir la collaboration des TEC dans la mise en œuvre de ses projets de mobilité, dans le respect des prérogatives de chacun ? Quels modes de collaboration préconisez-vous ?

– quels moyens mettrez-vous à disposition des TEC pour contribuer à la réalisation des plans communaux et intercommunaux de mobilité ?

Faute de moyens conséquents, ne pensez-vous pas que les TEC risquent de se substituer, avec les critères qui leur sont propres – taux de couverture, modalités organisationnelles –, aux décideurs politiques et aux acteurs de terrain, comme la polémique récente autour du rôle futur du pavillon vélo de Namur et des organisations cyclistes en atteste ?

Pour en revenir au cas précis du parc Crealys et de la ligne 73, comment permettre aux TEC de réaliser des efforts d'amélioration des services et espérer qu'ils créent et maintiennent des lignes à destination de zonings sachant qu'il faut plusieurs années pour créer et stabiliser la demande sans trouver des financements complémentaires auprès de la Région, des communes ou des entreprises concernées ?

Monsieur le Ministre, pourriez-vous m'indiquer quelle est votre politique en la matière ? Vous venez d'en donner un exemple en répondant à la précédente question. Pouvez-vous m'en donner d'autres ?

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

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

M. Borsus (MR). – Je pense que Mme Dethier-Neumann a bien détaillé l'ensemble de la problématique telle qu'elle se pose.

Je souhaiterais rappeler que le parc scientifique de Gembloux est une des zones d'activité-phare en province de Namur, puisqu'un peu plus de 1 000 personnes y travaillent. Nous devons soutenir le développement de ce centre d'activité et organiser le mode de déplacement des travailleurs via notamment des transports en commun aussi respectueux que possible de l'environnement.

Ma suggestion – mais je vois qu'elle a été très largement rejointe par les efforts entrepris –, c'est qu'il faut trouver une solution pour ne pas se résoudre à l'abandon immédiat de la ligne 73 et déployer les efforts nécessaires pour réunir les interlocuteurs concernés autour de la table, c'est-à-dire, les entreprises, les représentants des travailleurs et le Bureau économique. Ce dernier assure en outre la gestion de cette zone de développement. J'ai par ailleurs entendu que le parc scientifique est promis à d'autres développements et qu'un certain nombre de projets relativement proactifs sont aujourd'hui à l'examen.

Je souhaiterais, Monsieur le Ministre, que vous fassiez le point sur ce dossier.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – D'abord, je vous remercie de me poser cette question parce qu'elle me permet d'aborder plus globalement, à la lumière du parc Crealys, la politique de mobilité concertée que nous voulons mener pour les zones d'activité économique.

Un bref rappel, les passagers qui empruntent les transports en commun, au niveau des TEC, ne paient que 25 % du coût. Ainsi, 75 % sont à la charge de la Région wallonne. C'est important de le dire parce que, bien souvent, les gens ont le sentiment que, lorsqu'ils montent dans le bus, ils le paient déjà très cher. Or, ils ne paient qu'un quart du prix réel.

La Région définit, avec les différents TEC concernés et la société faîtière, les objectifs et les moyens à mettre en œuvre.

Une fois l'enveloppe budgétaire définie, il convient, à chaque TEC, de décider de l'ouverture de nouvelles lignes. Cependant, dans le contrat de gestion tel qu'il est défini aujourd'hui, il y a deux objectifs quantifiés qui doivent être évalués.

Sur cinq ans, il y a eu une augmentation de la fréquentation des TEC de 10 %.

Nous ne savions pas, à l'époque, que nous aurions des chiffres aussi flatteurs. En effet, ces chiffres paraissaient extrêmement ambitieux puisque, sur la période précédente, on gagnait 1,1 à 1,2 % de fréquentation. C'est donc spectaculaire ce que nous venons d'atteindre en 2005. Le premier objectif est de maintenir ce taux de fréquentation.

Le deuxième objectif vise la productivité. Nous voulons augmenter de 0,5 % kilomètre/chauffeur la productivité. Qu'est ce que cela veut dire ? Pour le dire en d'autres termes, il faudrait lutter contre l'absentéisme. Pour les TEC qui se porteront bien, il n'y aura pas de difficulté, les autres seront sanctionnés. Si les TEC améliorent leur productivité, une prime d'intéressement sera versée au chauffeur dans le but de les mobiliser sur ce thème d'augmentation de la productivité des chiffres d'affaires.

C'est le conseil d'administration de Namur-Luxembourg qui, vu la très faible fréquentation – parce que tout le monde veut un bus, mais peu l'utilisent – du parc Crealys, a décidé de supprimer la ligne 73. Le coût annuel d'un voyageur transporté est supérieur à 15.000 euros et il n'est pas possible de satisfaire la demande aux heures de pointe que les lignes fréquentées. J'estime donc qu'ils ont pris la bonne décision.

On va évidemment faire encore un essai dans le cadre de partenariats que nous avons avec le Conseil économique et spécialement avec l'Union wallonne des entreprises. Cela concerne quatre zones pilotes, à savoir Gosselies, Sart-Tilman, Nivelles et les sept zones du BEPN.

Nous allons donc proposer une association avec les entreprises. Si elles sont prêtes à s'engager et à participer d'une certaine manière au financement, nous sommes décidés à préfinancer l'opération, et, après deux ans d'évaluation, nous déciderons s'il y a un intérêt ou non à maintenir ce service.

Pour être tout à fait sûr que cela fonctionne, vous trouverez, dans le budget consacré aux zones d'activité économique, un nouvel article budgétaire pour lequel nous avons réservé un million d'euros – ce qui n'est pas rien – pour transformer nos zones d'activité économique en concept de développement durable – une bonne appréhension de l'énergie, de l'aménagement du territoire, de la mobilité et une réflexion sur les déchets.

Nous allons conclure un accord de collaboration avec l'Union wallonne des entreprises pour mettre en place des mécanismes de développement durable. Le

but est que ce concept de mobilité devienne une réalité.

Le bus n'est pas la seule solution. On peut en trouver d'autres, tel que le covoiturage, par exemple. Cela aussi, ce *management* de la mobilité qu'est le TEC et le conseiller en développement durable de la zone peuvent y contribuer. On pourrait même envisager, à certains endroits, des cheminements doux en liaison avec une gare.

Il y a donc plusieurs possibilités en la matière, mais pour cela, il faut évidemment qu'il y ait une mobilisation des travailleurs. Maintenant, si après deux ans – un an du TEC dans la ligne 73 et un an de formule partenariat – on en arrive au même constat, il faudra définitivement fermer ce service. Il y a trop de besoins à couvrir en transports en commun que pour maintenir une offre qui n'est pas rentable.

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

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – J'ai bien entendu le raisonnement de M. le Ministre sur les différents cas concrets et j'espère que l'expérience-pilote dans les quatre zones concernées suscitera l'intérêt.

J'aimerais savoir plus précisément quel rôle jouera le TEC dans tout cela. Ce qui me fait peur – je vous l'ai déjà annoncé lors de notre débat sur les maisons vélos et la maison du TEC –, c'est qu'en étant intéressé et coordinateur, on risque de ne pas y voir clair. Quel sera le rôle et le droit des communes ainsi que des utilisateurs ? Je suppose qu'on en reparlera lors du débat concernant le contrat de gestion du TEC.

J'ai également entendu la deuxième réflexion que vous avez énoncée en matière d'aménagement des zonings industriels. Cela m'enchante très fortement, puisqu'à plusieurs reprises, j'ai souhaité qu'il y ait une approche beaucoup plus large de l'aménagement urbain. On dit qu'on manque de terrain, mais le grand questionnement concerne en réalité l'utilisation des terrains et la gestion des déchets. Je voudrais, Monsieur le Ministre, en savoir plus quant à ce type de développement.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vais d'abord attendre la réaction de M. Borsus, comme il est le deuxième orateur. Je réagirai après lui.

M. Borsus (MR). – Je prends acte des éléments de votre réponse, Monsieur le Ministre, et j'appuie l'idée – qui a d'ailleurs été expérimentée à titre pilote par le Bureau économique – d'une réflexion structurelle concernant la mobilité vers et depuis les zones d'activité économique, afin de pouvoir, en intégrant l'ensemble des modes de transport, améliorer, de façon globale, la mobilité et la gestion des flux de circulation et ce, dans un esprit de préservation de notre environnement et du développement durable de nos zones d'activité économique.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour illustrer le propos, lorsque je parle des TEC-*managements* de mobilité, cela ne signifie pas que tous les autres intervenants vont être rayés de la carte, que du contraire. Les TEC vont s'appuyer sur différents intervenants spécialisés à l'exemple des cellules de mobilité développées par l'Union wallonne des entreprises ou par l'Union des villes et communes, ou encore, du Centre d'étude de mobilité des syndicats. Vous savez que chaque syndicat a une asbl d'étude de la mobilité des travailleurs. Je leur ai demandé de travailler sur le thème des zones d'activité économique en vue de sensibiliser les travailleurs affiliés à la cause de la mobilité. Je pense également aux éventuelles associations locales alternatives. Chaque fois, les TEC vont s'appuyer sur l'expertise de ces associations, mais ce sont les TEC qui décideront si on utilise le bus ou pas. D'autres solutions peuvent toujours être envisagées avec l'un ou l'autre partenaire. Ce serait l'exemple type de la coordination de mobilité.

M. le Président. – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ce complément d'information et de précision.

L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA CRÉATION D'UN FONDS FÉDÉRAL DE RÉDUCTION DU COÛT ÉNERGÉTIQUE GLOBAL»

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

Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la création d'un fonds fédéral de réduction du coût énergétique global».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, il y a quelques mois d'ici, je vous posais une question d'actualité sur les prêts sans intérêt pour isoler une maison. La compétence sur les énergies alternatives et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie relevant de la Région, je souhaitais savoir quelles ont été les initiatives menées par celle-ci, pour assurer une coordination des textes réglementaires visant à éviter que le citoyen ne soit étouffé par une complexification administrative, dont le résultat serait de gaspiller, non seulement, du temps, des énergies, de la motivation, mais aussi de l'argent.

De plus, depuis l'augmentation du prix du mazout – et actuellement, le prix du gaz est en train de suivre –, je plaide pour que nous mettions tous ensemble le turbo. Nous aurons l'occasion d'approfondir cet aspect lorsque nous discuterons prochainement de la problématique en commission.

À l'époque, vous me répondiez que votre démarche coïncidait avec la question d'actualité. Vous disiez que vous aviez entrepris, sur base de l'annonce de l'État fédéral, une concertation avec le milieu bancaire pour voir quels étaient leurs intérêts et leur manière de voir les choses, s'ils avaient été contactés par le Fédéral ou non et s'ils étaient prêts à collaborer avec vous. Vous aviez souligné qu'il y avait un intérêt évident qu'il faudrait concrétiser. Vous terminiez vos propos en disant que vous seriez à l'affût soit d'un dispositif fédéral, soit d'un dispositif régional.

Je reviens aujourd'hui sur cette question pour savoir comment le dossier a évolué.

Ayant consulté la loi-programme déposée à la Chambre, je découvre le chapitre 8 relatif à la création du fonds de réduction du coût énergétique global. De quoi est-il question dans cette loi-programme ?

Premièrement, le Gouvernement fédéral propose d'alléger le prix des combustibles pour les ménages, mesure qui s'adresse en premier lieu au secteur du logement. Le Gouvernement fédéral envisage non seulement d'obtenir un effet à court terme, mais envisage également d'encourager l'investissement dans les mesures structurelles qui réduisent le coût énergétique – le terme coût étant employé pour paraphraser la notion de consommation rationnelle de l'énergie et pour éviter ainsi le conflit d'intérêts avec la Région tel que soulevé par le Conseil d'État. Pour que nous nous entendions bien, si le Fédéral souhaite investir dans l'URE, nous serions bêtes de vouloir l'en empêcher.

Deuxièmement, le Gouvernement fédéral procédera par une augmentation de la ristourne fiscale – chapitre 2 de la loi-programme – et par la création d'un fonds énergie – chapitre 8 de la loi-programme – financé à partir de 2006 à concurrence, d'une part, de 100 millions d'euros par les obligations assorties à la garantie de l'État et un avantage fiscal et, d'autre part, de deux millions d'euros par une dotation annuelle issue du budget général des voies et moyens. L'objectif de ce fonds est de stimuler la réduction du coût énergétique dans les habitations privées pour le groupe-cible des plus démunis et d'accorder des prêts bon marché pour l'investissement dans des mesures structurelles visant à réduire le coût énergétique global d'une habitation. Nous voilà en plein dans le vif du sujet à propos duquel je vous interrogeais il y a quelque temps.

Troisièmement, le Gouvernement fédéral propose de répondre aux inefficacités dans le marché, ainsi que d'éclairer les groupes-cibles et de les mettre en contact avec les services disponibles. À cet égard, il propose d'utiliser les instruments régionaux relatifs aux audits énergétiques pour procéder ensuite à la préparation, la réalisation et au suivi des investissements efficaces. Nous voilà, encore une fois, en plein dans un sujet où la coordination s'impose pour renforcer la dynamique en matière énergétique et faire profiter un maximum de ces ménages wallons qui vivent, à l'heure actuelle, dans un logement insuffisamment isolé. Je rappelle qu'entre 400 000 et 650 000 logements ne disposent pas de fenêtres avec double vitrage, d'isolation des murs ou de la toiture. C'est un défi auquel il va falloir répondre par des résultats d'ici 2009.

Le 5 octobre 2005, une Conférence interministérielle *«Environnement»* élargie *«au climat, aux affaires sociales et au logement»* a eu lieu. Les Régions y ont accepté la création d'un tel fonds et elles pourront être associées à son instauration.

Vous comprendrez alors que cette notion suscite notre curiosité.

Au-delà de la déclaration de principe, la Région wallonne va-t-elle s'associer à la création de ce fonds ? Comment va-t-elle articuler sa politique avec celle du niveau fédéral ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Prési-

dent, chers Collègues, le débat se poursuit entre l'État fédéral et les Régions. Je vous rappelle que, dans un premier temps, nous étions assez tentés de nous opposer à la création du fonds fédéral de réduction du coût énergétique tel qu'il nous a été présenté lors d'un premier contact. En effet, alors qu'il s'agit d'une utilisation rationnelle de l'énergie – compétence pleinement régionale –, l'État fédéral n'a organisé aucune concertation avec nous. Il nous avait simplement communiqué sa volonté de créer ce fonds.

Nous, ainsi que la Région flamande et bruxelloise, avons réagi face à ce manque de concertation et ce débordement de compétence. Ainsi, il a finalement été décidé que la loi-programme serait modifiée et les articles 31 et 32 qui prévoient clairement la concertation avec les Régions l'ont été.

Plutôt que de dire que nous ne voulons pas de ce fonds, soyons positifs et mettons-nous autour de la table en vue d'une concertation. Il y en a déjà eu plusieurs depuis lors – je ne vous le cache pas. La prochaine aura le 27 de ce mois.

Où en est-on ? Nous avançons bien sur la création de la société qui va gérer le fonds et le projet de statut. Nous savons, du reste, que les Régions seront représentées au Conseil d'administration. Il reste à savoir si nous acceptons que la SWL collabore ou pas. Par contre, nous devons encore définir le groupe-cible des personnes les plus démunies et le contrat de gestion de la société. Si je comprends bien le mécanisme projeté par le Fédéral, il faudra que chaque commune indique quel est l'organisme, l'asbl ou le CPAS qui va non seulement gérer les dossiers, mais qui fera aussi le tiers investisseur, c'est-à-dire, qui va préfinancer. Si j'en crois Mme Van Weert et M. Tobback, les 100 millions d'euros du Fédéral seront eux-mêmes empruntés à un taux d'intérêt minima, ce qui va fatalement se répercuter au niveau de l'utilisateur local.

Peut-on vraiment encore parler d'un réel préfinancement en la matière ? J'ai entendu la réaction de l'Union des CPAS de Wallonie qui n'est guère favorable car cela se fait derrière son dos et qu'elle ne voit pas l'intérêt de ce dispositif pour elle.

Clairement, nous sommes encore en plein débat. La prochaine réunion aura lieu le 27 janvier. Au nom de la Région, je suis animé d'une volonté positive – même si, manifestement, le Fédéral outrepasse ses compétences –, pour autant – et là, je donne raison à l'Union des CPAS – qu'il y ait un élément nouveau, complémentaire à la pratique énergétique. Or, aujourd'hui, si la structure et le fonctionnement ne posent pas problème, les groupes-cibles ne sont pas encore suffisamment déterminés, pas plus que la plus-value qu'entraînera ce fonds.

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

M. Stoffels (PS). – Je suis d'accord avec ce que le Ministre expose. Ainsi, s'il y a une possibilité de valoriser les efforts qui seront faits à d'autres niveaux, c'est tant mieux. Cela nous permettra d'amplifier notre action sans devoir utiliser les moyens de la Région. La coordination s'impose évidemment.

Cette notion de groupe-cible est matière à discussion. Vous avez notamment relayé le point de vue de l'aile francophone des CPAS de l'Union des villes et communes de Wallonie. Je suppose que la discussion sera prise lors de la réunion du 27 et j'espère que nous serons informés des résultats, car ce qui nous intéresse aussi, ce n'est pas seulement d'avoir un texte réglementaire au niveau fédéral, mais également de pouvoir aboutir à des résultats concrets sur le terrain.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA PROBLÉMATIQUE DES DÉPÔTS POUR DÉCHETS INERTES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la problématique des dépôts pour déchets inertes».

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

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

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

Voici le texte de la question que je lui posais :

«Dans beaucoup de communes, on pose la question de savoir où déposer les terres et les déchets inertes non contaminés. La réponse des communes me rend quelque part perplexe : elles prétendent avoir demandé à pouvoir installer des dépôts endéans un périmètre correspondant à un nombre de kilomètres raisonnables, mais que ceux-ci n'ont pas été autorisés par la Région wallonne. Le motif du refus étant, la plupart du temps : modification sensible du relief du sol.».

Monsieur le Ministre, êtes-vous au courant de cette problématique ? Avez-vous connaissance de demandes qui ont été refusées ? Y a-t-il des perspectives afin de solutionner ce genre de problème ?

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, en 1992, une convention a été signée avec l'asbl Tradecowal en vue de localiser des terrains susceptibles d'accueillir ce type de matériaux, les déchets inertes non contaminés, mais celle-ci n'a jamais été finalisée, la problématique des déblais ayant été intégrée – comme vous le savez – dans le plan des centres d'enfouissement technique lors de l'inscription aux plans de secteur des 18 sites destinés à accueillir les déchets inertes.

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

Cependant, dès la mise en œuvre du plan wallon des CET qui, je le rappelle, date de 1998, il est très vite apparu, d'une part, que la plupart des entrepreneurs n'étaient pas disposés à payer les frais, taxes et autres, inhérents à la mise en CET de leurs terres de déblais et/ou déchets de construction et que, d'autre part, il n'était pas très logique de combler les CET à l'aide de terres de déblais et/ou de déchets inertes non-contaminés et valorisables.

L'adoption de l'arrêté du Gouvernement wallon du 14 juin 2001 favorisant la valorisation de certains déchets, autorise l'utilisation de certains matériaux, qui étaient jusqu'alors classés comme déchets, moyennant un certain nombre de conditions. Pour ce type de classification, c'est bien de la compétence de mon collègue, Benoît Lutgen.

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

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

Les demandes de permis d'urbanisme en vue de modifier le relief du sol, destinées à combler des anciennes carrières à l'aide de terres de remblais ou de matériaux de construction ont effectivement fait l'objet d'un avis défavorable – cela rejoint votre information – de l'administration sur base notamment de l'ancien article 32 du CWATUP qui stipulait – je cite – : *« La zone d'extraction est destinée à l'exploitation des carrières et de leurs dépendances, ainsi qu'au dépôt de résidus de l'activité d'extraction (…). Au terme de l'exploitation, la zone devient une zone d'espaces verts (…).»*.

De même, les articles 22 à 25 des conditions sectorielles *«carrières»* portant sur le réaménagement en fin d'exploitation, préconisent un retour à des milieux de grande qualité biologique.

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

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

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

Y a-t-il d'autres sites potentiels ? Il y a lieu d'être particulièrement vigilant au sujet des demandes portant sur le remblaiement des terrains inclus dans le périmètre d'aléas d'inondations, des zones humides ou des périmètres Natura 2000.

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

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

culièrement, les impacts sur les propriétés situées en amont et en aval immédiats du site. Nous pensons à la réduction de la largeur du lit majeur, la modification de la hauteur d'eau après travaux, les impacts dus à la hausse du niveau d'eau lors des crues présentant une récurrence élevée – ce sont toutes les crues, les 25, 50 ou 100 ans – ou, encore, la modification de la force érosive du cours d'eau à l'amont et à l'aval, etc.

Pour les sites Natura 2000, il y a lieu de distinguer les habitats prioritaires – avis défavorables – et les sites non prioritaires – décision après évaluation des incidences sur l'environnement. Dans ces cas particuliers, une demande d'avis est systématiquement adressée à la Direction de la nature et des forêts de la DGRNE, vu la sensibilité des milieux naturels à toute perturbation, même de minime importance.

En ce qui concerne l'utilisation des terres de déblai ou décontaminées, en général, leur destination principale correspond aux grands travaux de Génie civil – les routes, les TGV – et aux travaux d'aménagement des zones destinées à l'urbanisation – nous pensons aux zonings. On peut aussi les utiliser lors de travaux d'assainissement de sites pollués et dans le cadre des plans de réhabilitation des CET.

Néanmoins, il faut être attentif à la définition des déchets dits *«valorisables»* et je vous renvoie à l'arrêté du 14 juin 2001.

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

Selon l'étude, les terres de déblais constituaient la part la plus importante des volumes enfouis dans les CET, preuve en est qu'il y a encore un très gros effort de la part des auteurs de projets pour intégrer la problématique des remblais/déblais dès la conception du projet, ce qui limiterait déjà drastiquement les volumes de terre à exporter lors de la mise en œuvre, mais il s'agit plus là d'un problème de formation à la prévention en matière d'intégration du bâti dans son environnement.

En marge de l'intégration des déblais/remblais au sein des projets, il reste qu'il est plus qu'urgent de trouver des sites susceptibles d'accueillir des volumes de terre de déblais qu'il n'est toujours pas possible d'intégrer au projet, comme c'est généralement le cas en zone densément urbanisée.

Dans une politique qui prône les économies de moyens et d'énergie, à mon avis, il est plus cohérent de diminuer ces volumes à la source. J'en veux pour preuve que certains projets d'envergure tiennent compte de cette dimension dès leur conception. Ce genre de projet trouvera une oreille attentive auprès de mon Cabinet, ainsi qu'auprès de l'administration compétente.

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

Ne nous leurrons pas, si on se réfère aux observations formulées ci-dessus, il est évident qu'il n'est pas facile de trouver des sites aptes à recevoir ce type de dépôt et que la contrainte liée au charroi est loin d'être négligeable. C'est pourquoi, certains ont d'ores et déjà suggéré d'édifier des buttes, des terrils ou merlons, voire de combler certaines dépressions non hydrographiques à proximité des grands axes routiers ou autoroutiers.

Si cette option devait être retenue, il y aurait lieu de tenir compte, en plus, de l'impact paysager, de la stabilité – en fonction de la texture – et de l'impact foncier – perte de terres agricoles.

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

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

Comme vous le voyez, une fois n'est pas coutume, je m'en suis tenu à une réponse très technique car le problème n'est vraiment pas simple, compte tenu que, procédant par élimination, nous ne trouvons pas suffisamment de sites pour les accueillir. Et donc, j'ai le sentiment que la dernière suggestion, celle de combler certaines dépressions devra être retenue *in fine*.

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

M. Stoffels (PS). – Je remercie M. le Ministre sa réponse précise, mais aussi assez technique. Je vais devoir l'éplucher lorsque je serai plus au calme.

S'il s'agit de dégager des perspectives, à part de solutionner le problème qui se pose à nous, cela peut

aussi parfois ressembler à la quadrature du cercle. On doit comprendre le raisonnement, voire aussi, le désespoir des entités locales, notamment rurales, qui sont confrontées à ce genre de problème.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LES RAISONS DE LA DIMINUTION DE LA CONVENTION AVEC L'ISSEP»

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 «les raisons de la diminution de la convention avec l'ISSeP».

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

M. Stoffels (PS). – Si mes informations sont correctes, l'ISSeP a bénéficié, en 2004, d'une convention la chargeant d'une mission d'audit énergétique. La convention, dotée d'un montant de 200 000 euros, avait pour but d'identifier les potentialités et d'améliorer les résultats quant à la performance énergétique des bâtiments de la Région wallonne, les bâtiments à travers lesquels nous avons l'opportunité de montrer le bon exemple.

Il me revient que, pour l'année 2005, la convention serait prête à être signée. Elle va être dotée d'un montant correspondant – me dit-on – à un quart du montant octroyé par votre prédécesseur. À moins que tous les travaux en matière d'audit énergétique soient déjà accomplis, – et c'est là que je m'interroge – cela traduirait, dans la pratique, une volonté de ne plus optimaliser au même rythme les performances énergétiques des bâtiments dont la Région wallonne est propriétaire. Ce serait une conclusion qui me rendrait perplexe parce qu'elle contraste avec la politique telle que vous l'annoncez – politique que j'approuve, par ailleurs.

Afin d'éviter de tomber dans ce piège d'interprétations spéculatives, je me permets alors de vous poser quelques questions pour obtenir des informations à partir desquelles il est possible d'évaluer ce qui se passe sur le terrain.

Ainsi, quel est le résultat pratique en matière d'audit énergétique de la convention 2004 liant la Région wallonne et l'ISSeP ? Quels sont les résultats proposés par l'ISSeP ? De quelle façon la Région wallonne en a-t-elle tenu compte pour optimaliser le résultat ?

En outre, pensez-vous que l'ISSeP, qui est un pararégional de type A et qui travaille donc sous l'ordre du Gouvernement wallon, soit le partenaire idéal pour réaliser les audits demandés ? Y a-t-il éventuellement aussi d'autres partenaires envers lesquels vous auriez une confiance plus soutenue en la matière ?

Confirmez-vous que la convention 2005 est seulement prête à être signée ? Dans l'affirmative, comment expliquez-vous ce retard ? Plus important encore, que faire pour éviter qu'un tel retard pour la convention 2006 se reproduise ?

Enfin, comment évaluez-vous les besoins actuels et futurs en matière d'audit énergétique des bâtiments de la Région wallonne ? Avec quelle ampleur l'augmentation des prix du pétrole pèse-t-elle sur le ou les budgets de la Région ? Êtes-vous en mesure de présenter un bilan CO_2 dans les bâtiments publics de la Région ?

J'avoue que l'ensemble des questions peut nous amener à une discussion qui va prendre des heures, mais le but poursuivi est de ne pas tomber dans le piège d'interprétations spéculatives.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En réponse à l'honorable Membre, je puis lui confirmer qu'une subvention de 200.000 euros a bel et bien été signée en 2004 entre l'ISSeP et le Ministre de l'Énergie, prise en charge à 75 % par votre Serviteur, et le solde, pour 25 %, par le Ministre compétent qui a en charge, comme vous le savez, la gestion des bâtiments régionaux.

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

Les résultats des audits de ces quatre bâtiments nous ont été remis au début de l'année 2005. Le Comité d'accompagnement est composé de la DGTRE et de la direction du MET qui gère les bâtiments régionaux, et aujourd'hui, des Cabinets de M. Di Rupo et de votre Serviteur, afin d'examiner et de demander à l'ISSeP de fournir des compléments d'information au rapport initial en utilisant le solde de la subvention. Ces informations complémentaires nous ont été transmises fin décembre 2005. Une réunion du Comité d'accompagnement doit être fixée prochainement pour valider ces compléments.

Parallèlement, il a été convenu entre le Ministre-Président et moi-même d'octroyer une nouvelle subvention de 50 000 euros pour la réalisation de l'audit de deux nouveaux bâtiments.

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

Vous m'interrogez sur le fait de savoir si l'ISSeP est le partenaire idéal pour ce type de mission. La réponse est oui, puisque l'ISSeP dispose du personnel et d'une certaine compétence pour la réalisation d'audits énergétiques. Pour rappel, il est d'ailleurs agréé par la Région wallonne dans le cadre des audits Ureba et Amure. Pour ce qui me concerne, la suite des subventions dépendra des résultats de la nouvelle mission qui vient d'être confiée à l'ISSeP.

Au niveau de la subvention pour les deux audits complémentaires, je vous confirme que, pour ma part, elle a bien été engagée et signée, en temps utile, fin 2005. Il semblerait que ce ne fut pas le cas au niveau du Cabinet de M. Di Rupo, mais votre question m'a permis de les relancer et ce sera le cas – si ce n'est déjà fait – dans les tout premiers jours de 2006.

Pour ce qui concerne le bilan énergétique des bâtiments de la Région et l'impact de l'augmentation du coût du pétrole sur le budget de la Région wallonne, je n'en ai évidemment pas la compétence. C'est à M. Di Rupo qu'il faut s'adresser, d'autant plus volontiers qu'il s'agit du Ministre-Président, mais je vous signale que nous disposons d'une série d'outils d'analyse et d'aide à la décision – nous finançons notamment un facilitateur tertiaire –, de même que de primes qui sont aussi accessibles à la Région. En fait, il s'agit d'un transfert du département énergie vers celui du MET ou encore du MCAS.

Par ailleurs, dans le cadre de nouvelles constructions de bâtiments de la Région, des contacts réguliers et féconds – je m'en réjouis – ont lieu entre l'Administration de l'énergie et le MET.

Ainsi, je me plais à souligner l'exemple du bâtiment se trouvant à l'îlot Saint-Luc où la puissance électrique moyenne est inférieure à $8W/m^2$ pour 500 lux en moyenne dans les 12.000 m^2 de bureaux. De surcroît – ce qui n'est pas négligeable non plus –, des automates programmables éteignent automatiquement l'éclairage des bureaux, couloirs, escaliers et parkings ainsi que les prises – sauf informatiques – en fin de journée et pendant les week-ends pour en diminuer la consommation. La dimension énergétique a dès lors été bien intégrée.

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

M. Stoffels (PS). – Si j'ai bien compris la réponse du Ministre, des éléments concrets peuvent servir d'informations très pratiques par rapport aux questions que je posais. Je tiens toutefois à soulever un élément de fond.

Dans la première convention, la tâche consistait à faire l'audit énergétique de deux bâtiments. Aujourd'hui, je constate que nous avons commencé un long chemin car le nombre de bâtiments s'élève un peu. C'est un début, mais nous sommes loin du nombre total.

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

Je vous précise que la question orale n°18 de M. Crucke à M. Antoine est reportée.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA RÉHABILITATION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE EN WALLONIE»

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 réhabilitation paysagère et environnementale en Wallonie».

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

M. Crucke (MR). – Le sujet de ma question est un sujet que le Ministre maîtrise très bien. Il a par ailleurs fait l'objet d'une publication au *Moniteur belge* en date du 2 janvier 2006.

Le 3 janvier 2006, Monsieur le Ministre, vous avez sorti un communiqué dans lequel vous attribuez une prime à 52 communes bénéficiaires. Il s'agit là d'un fabuleux cadeau. Je peux vous rejoindre là-dessus car il est vrai que ces sites représentent – en particulier en provinces de Hainaut et de Liège – un certain danger pour la santé des personnes et des riverains. Il faut reconnaître aussi qu'il s'agit d'une réelle «balafre» environnementale.

Mon inquiétude, Monsieur le Ministre, a trait à la méthode qui a été employée. Après 18 mois d'installation du Gouvernement, je pensais que nous avions étudié ce dossier à fond. À y regarder, les choix posés interpellent ! De nombreux sites sont déjà en cours d'assainissement, sur base d'initiatives privées, c'est-à-dire, sans que les pouvoirs publics ne déboursent un cent.

J'aurais aimé que vous me précisiez sur quels critères le Gouvernement les a sélectionnés ?

Je prends l'exemple du Hainaut occidental où il y avait au total sept sites qui avaient été retenus. Aujourd'hui, ils sont entièrement dépollués. Ce sont souvent les propriétaires privés qui s'en sont occupés. La plupart ont fait les travaux eux-mêmes et ne s'en plaignent d'ailleurs pas. Ils estimaient – et cela, ce sont les journaux qui le disent – pouvoir obtenir l'une ou l'autre petite aide pécuniaire. Maintenant, c'est trop tard. Vous ne devrez donc pas dépenser un cent pour ces sites. C'est phénoménal qu'après 18 mois, il n'y ait plus rien à faire pour ces sites situés dans le Hainaut. Je suppose que ce qui est vrai pour le Hainaut doit l'être aussi pour le reste.

À Tournai, deux sites sur quatre ont également été totalement rénovés. Les deux autres font actuellement l'objet d'accords et de conventions. Un de ces sites appartenant à la Société wallonne de la distribution d'eau a par ailleurs signé avec la société «D» – pour ne pas la citer –, ce qui lui permettra de réaliser de nombreux travaux.

Je voudrais que vous m'expliquiez, comment peut-il y avoir un tel décalage entre la réalité de terrain et celle qui retient l'attention du Gouvernement ? Les chiffres du Gouvernement doivent-ils tenir compte de ce qui a déjà été accompli par ces personnes privées qui, finalement, n'ont pas attendu la décision du Gouvernement pour réaliser les travaux et regretteront peut-être de ne pas avoir été aidés ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mon Cabinet m'a préparé une réponse de huit pages, mais c'est trop technique. Comme il s'agit d'une question politique, je vais vous répondre politiquement, je serai plus à l'aise.

Aujourd'hui, personne ne le contestera, nous avons un grand nombre de sites pollués qui doivent être réhabilités. Qu'ils soient pollués ou non, 60 % d'entre eux se trouvent dans le Hainaut. On en compte par milliers.

Jusqu'il y a peu, la Région wallonne avait un crédit de l'ordre d'une vingtaine de millions d'euros par an.

Face aux défis qui nous attendent, nous ne pouvions rester les bras ballants en disant et j'ai fait une proposition au Gouvernement wallon qui l'a approuvé : dans le cadre du plan Marshall, nous allons réserver 243 millions d'euros aux sites d'activité économique pollués. Nous sommes en train d'établir la liste. Notre critère principal de sélection est l'impact des sites sur la santé des riverains. Du reste, ce crédit alternatif transite par la Sowalfinal dont j'ai eu l'honneur de présider à la première réunion du Conseil d'administration ce vendredi. Nous allons donc souscrire les premières tranches d'emprunt. Une grande rigueur est nécessaire pour traiter la pollution du sol.

Quant aux sites non pollués ou peu pollués, ils n'ont pas été oubliés. Certains sites sont estimés non pollués, mais parfois, – et des études universitaires en attestent, l'une de l'ULB et l'autre de L'ULg –, au cours de la réhabilitation, une poche de pollution apparaît. C'est le cas, par exemple, du polygone de l'eau à Verviers. Ces sites peu pollués constituent une atteinte au paysage. Il s'agit d'une déperdition de valeur patrimoniale pour la commune concernée. Cela refoule les investisseurs, touche au moral de nos concitoyens et enlaidit nos villes. Nous réservons 100 millions d'euros auxquels s'ajoutent les crédits ordinaires, la taxe de la Région et la revente des terrains une fois ceux-ci réhabilités. Nous avons donc quatre sources de financement. Pour ces terrains peu ou pas du tout pollués, il y a trois manières d'agir : soit la SRPE intervient, – il s'agit de sites dont la Région devient propriétaire en raison d'une carence du propriétaire privé –, soit nous subventionnons à 100 % le propriétaire public – la commune, l'intercommunale –, soit – et c'est une nouveauté – des partenariats public-privé pourront être mis en place pour réhabiliter certains sites. Nous devons en discuter lors de la prochaine commission.

Lorsqu'il s'agit de sites qu'on peut dédicacer au logement, par exemple, un vieux bâtiment qui n'est pas pollué dans son environnement et pour lequel il y a un propriétaire privé qui nous dit qu'il n'a pas assez d'argent, nous l'aidons selon le principe suivant : il met deux euros, nous en mettons un. Plusieurs propriétaires privés attendaient des fonds. C'est le cas notamment de la malterie à Nivelles où il existe un gros bâtiment qui peut parfaitement être reconditionné en logements, mais il n'y a pas d'argent pour le faire.

De nombreux bâtiments pourraient être réhabilités – écoles, gares abandonnées, gendarmeries. Souvent, la Régie des bâtiments vend ces lieux à vil prix alors que, pour les communes concernées, ce serait une belle occasion de les réhabiliter en logements.

Comment avons-nous déterminé cette liste de sites pollués ? Avons-nous réuni les mandataires socialistes et cdH en oubliant les Libéraux ? Non. Nous sommes tout simplement partis de l'inventaire qui existe depuis 1994 et qui a été réactualisé en 2002. M. Foret avait, avec des crédits plus limités, commencé certains travaux.

Sur les 103 sites, une partie est déjà terminée, une autre est en cours par manque de crédits, et une troisième va commencer. Cet avancement va nous permettre, dans les tout prochains mois, de publier une

nouvelle liste qui restera ouverte. J'ai d'ailleurs écrit aux communes pour leur en faire part. Ainsi, si les sites concernés sont réhabilités ou s'il y en a d'autres en urgence, qu'elles me le signalent.

Je reste ouvert à ce qu'on puisse prendre de nouveaux sites en acquisition SRPE ou en subvention.

Ce n'est pas l'argent qui manquera, puisque, au total, pas loin de 450 millions d'euros seront consacrés à la réhabilitation de ces sites. Sur une période de quatre ans, c'est six fois plus que les crédits ordinaires dont on disposait.

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, ma réponse sera également politique.

La question précise que je posais concernait le choix procédural et la responsabilité politique de ce choix.

Le Gouvernement pense-t-il que la Wallonie est restée inactive depuis 2002 et que rien n'a été fait ? Vous dites, Monsieur le Ministre, avoir envoyé un courrier aux communes, il y a quelques jours, or, je ne l'ai toujours pas reçu. Ne pensez-vous pas qu'il aurait été plus utile de l'envoyer il y a 18 mois ? Même cela, ça n'a pas été fait. Je ferai le calcul exact, mais on se rend compte que, sur 8 % des sites, il n'y a plus rien à faire.

Sincèrement quand je lis votre communiqué qui évoque une décision importante pour les 52 communes wallonnes concernées et un pas de plus dans le Plan Marshall, j'ai des craintes pour ce Plan Marshall. Je vois que c'est un pas décisif pour le Plan Marshall, de travailler comme cela.

J'ai réellement des craintes mais l'avenir fait vivre et parfois sourire aussi. J'espère que l'on verra d'autres réalisations se concrétiser dans le Plan Marshall.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vais vous répondre pour le passé. Comme M. Foret avait abandonné la technique des SIR, devenus SRPE pour n'utiliser que la technique des SAED.

Je vous renvoie à l'avis que la Cour des comptes qui précisait que la procédure classique SAED durait 8 ans alors que la technique des SIR prend 1 an et 7 mois.

Sans vouloir contester le bien-fondé de la démarche de M. Foret, j'ajouterai simplement que, malheureusement pour lui, il ne disposait pas de crédits tellement importants.

J'aurais subi davantage de critiques si je n'avais pas terminé le travail entrepris par M. Foret, le laissant à l'abandon pour en initier un autre.

J'ai eu la correction de d'abord voir où on en était, en indiquant qu'il lui restait 70 % des sites. Dans trois mois, je reproduirai une nouvelle liste, ne vous inquiétez pas.

Cela, c'est bien l'exécution du Plan Marshall : on acquiert, on exproprie, on rase et on réhabilite.

M. Crucke (MR). – Si vous le permettez, Monsieur le Président, je comprends bien que M. le Ministre Foret faisait mieux avec moins d'argent, je l'ai bien compris.

Mais, mettez-vous un peu à la place du propriétaire qui voit son nom arriver dans les journaux, pour un site pour lequel il a réalisé des travaux mais quelle confiance croyez-vous qu'il a encore dans le Plan Marshall ? C'est cela votre responsabilité politique et c'est là que le Gouvernement a fauté. Il y avait des mesures de précaution à prendre, vous ne les avez pas prises, on verra ce que l'avenir donnera pour le reste.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il vaut mieux avoir 16 millions, à vous écouter, que d'en avoir 450.

M. Crucke (MR). – Vous passez des heures à prendre les mesures utiles pour ne pas vous trouver ridiculisé dans les journaux ensuite.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais je ne suis pas ridicule.

M. le Président. – L'échange d'opinions a eu lieu, je remercie les deux intervenants et, si vous le voulez bien, je cède la parole à M. Senesael.

QUESTION ORALE
DE M. SENESAEL À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«L'ACCORD SUR L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE»

QUESTION ORALE
DE Mme LISSENS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA DIRECTIVE EUROPÉENNE
SUR LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE
DES BÂTIMENTS»

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

Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'accord sur l'efficacité énergétique», et la question orale de Mme Lissens à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il semble établi que l'économie d'énergie de 1 % par an pourrait diviser par deux les émissions de CO_2 et permettre à l'Union européenne de réaliser l'objectif de Kyoto de réduire les émissions de 8 % dans l'Union européenne au cours de la période 2008-2012.

Quelles sont les prochaines étapes que doit franchir la Région ?

M. le Président. – Merci, Monsieur le Député. Madame Lissens, vous avez la parole pour poser votre question.

Mme Lissens (MR). – Merci Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, je souhaiterais également vous interroger sur la directive européenne concernant la performance énergétique des bâtiments et la transposition de celle-ci dans la législation wallonne.

Pour rappel, cette directive fixe une série d'exigences en matière de performance énergétique des bâtiments neufs, mais également des constructions déjà existantes. Les dispositions de la directive européenne vont donc toucher l'ensemble des constructions et pas seulement les bâtiments nouvellement construits.

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

Lors d'un débat en séance de Commission sur le sujet en novembre 2004, vous nous avez déclaré que le projet de décret transposant la directive serait débattu au Parlement dans les tout prochains mois. En avril dernier, vous nous assuriez que vous seriez prêt à temps pour l'échéance de 2006.

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

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

Et, enfin, Monsieur le Ministre, quelles sont les conséquences concrètes de cette absence de transposition dans les délais ? On parle d'éventuelles sanctions à l'encontre de la Région wallonne. Qu'en est-il réellement ?

M. le Président. – Merci, Madame la Députée. Monsieur le Ministre, vous avez la parole.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie les Collègues qui m'interrogent sur le sujet.

Nous sommes confrontés aujourd'hui au devoir d'intégrer un certain nombre de directives européennes. En matière énergétique, à vrai dire, nous en connaissons plusieurs sur le plan de l'électricité et du gaz. Du reste, nous devrons, le moment venu, réformer les décrets de 2002, 2003 et de M. Daras parce qu'ils sont dépassés par les directives postérieures de l'Union européenne.

Et puis, il y a la performance énergétique des bâtiments.

Alors, sommes-nous en retard ? Oui et non. Je rappelle, malgré tout que nous disposons, dans notre Code, d'un certain nombre de prescriptions d'urbanisme notamment, avec le fameux coefficient K55 qui existe et qui est un principe obligatoire. Ce que d'autres pays ne connaissent même pas, même si nous avons une situation qui est largement détériorée par rapport à ce coefficient énergétique.

Il est vrai que, n'y voyez aucune critique à nouveau, mais quand je suis arrivé, c'était une page blanche. Nous avons dû nous mettre au travail et j'ai voulu, d'abord, tenir compte de l'expérience flamande qui a, bel et bien transposé le décret mais qui n'est toujours pas d'application parce que la Région flamande est toujours en discussion notamment sur un certain nombre d'arrêtés d'application avec les trois ordres d'architectes flamands.

Il fallait avoir un système de comptabilité énergétique qui soit suffisamment efficace, simple d'utilisation et convaincant au niveau européen. C'est tout le travail que nous avons entrepris avec la collaboration du CSTC de Limelette qui est le seul centre de référence en la matière puisqu'il est fédéral, flamand, bruxellois et wallon.

Aujourd'hui, rassurez-vous, la plupart des pays européens – voyagez un peu et vous le verrez – n'ont pas encore, non plus, intégré cette directive européenne et, à la question que le Fédéral nous a posée, il n'y avait plus que ce seul élément-là pour lequel j'étais redevable, mais sans qu'il n'y ait ni crainte de sanction.

Je peux vous confirmer que l'avant-projet de décret «performance énergétique des bâtiments» est rédigé en collaboration, bien sûr, avec l'administration et le CSTC.

Il va donc commencer sa vie politique. En quoi consiste sa vie politique ? Les intercabinets évidemment, ensuite, il passera le cap de la première lecture, il sera soumis à différents avis, puis au Conseil d'État, et enfin au Parlement.

C'est pour cela que, raisonnablement, j'estime qu'à l'automne il pourrait venir devant vous.

C'est un texte qui n'est pas simple, vous le réclamez à cor et à cri, tant mieux, mais vous verrez que son application suscitera un certain nombre de débats.

Du reste, j'ai voulu l'appréhender en croisant différentes compétences de mon département : l'Urbanisme, le Logement et l'Énergie.

Enfin, je voudrais vous dire que nous ne sommes pas restés inactifs puisque nous avons lancé l'opération : «construire avec l'énergie» ; nous avons, à différentes reprises, réuni architectes, entrepreneurs et experts de l'immobilier, plus de 800 personnes ont été réunies l'année dernière pour les former à la performance énergétique.

Nous avons ensuite remis des prix : «construire malin avec l'énergie» où 1.250 euros sont partagés entre le promoteur et l'architecte et, chaque année, nous primons les dossiers les plus intéressants. Le maillot jaune étant détenu par un habitant des Cantons de l'Est qui arrive à un K16, c'est-à-dire à des proportions tout à fait dérisoires sur le plan de la consommation énergétique.

Pour toutes celles et tous ceux, dont M. Senesael et Mme Lissens qui sont passionnés par ce sujet, encore un peu de patience.

Ceci dit, si vous avez un texte à nous proposer, Madame Lissens, n'hésitez pas mais vous verrez que la matière est singulièrement complexe et qu'il nous faut la collaboration …

Mme Lissens (MR). – Je vous propose alors de venir à ma place et j'irai à la vôtre.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non, je veux simplement dire par-là – permettez-moi la boutade – que c'est un texte qui est à la croisée entre des considérations techniques, scientifiques et politiques.

Vous comprenez que ce n'est pas simple mais, rassurez-vous, durant cette année, vous aurez à en connaître.

M. le Président. – Merci, Monsieur le Ministre. Monsieur Senesael, vous avez la parole.

M. Senesael (PS). – Je prends acte des réponses de M. le Ministre. Je suppose qu'il faudra donc attendre les élections communales pour pouvoir en discuter. Celles-ci auront lieu en automne.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Oui, ce sera peut-

être juste après les élections pour permettre à chacun d'être présent.

M. le Président. – Merci, Monsieur Senesael.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais si vous voulez que je vienne avant ou pendant la campagne, je veux bien. Mais à mon avis, il n'y aura pas grand monde.

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

Mme Lissens (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Quand, il parle «retard oui et non», je dis «retard oui» puisque vous aviez fixé une échéance, je pense qu'il faut reconnaître ce qui est.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le retard n'a rien de grave.

Mme Lissens (MR). – Ce n'est pas dramatique en soi, mais «retard oui», puisque vous aviez fixé vous-même des délais…

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais la Région flamande se trouve dans la même situation que nous…

Mme Lissens (MR). – Ce qui m'importe surtout, c'est ce qu'on fait en Wallonie. Donc, voilà, il est rédigé et je me réjouis en effet de pouvoir le lire. Il est facile aussi de dire que le retard est dû au prédécesseur…

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

Mme Lissens (MR). – Je pense que c'est assez facile.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non, il est plus facile de faire aboutir un texte dont les prémices sont déjà réunies, c'est cela que je voulais dire.

Mme Lissens (MR). – Voilà, je me réjouis de pouvoir le lire, Monsieur le Ministre.

QUESTION ORALE
DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR
"L'AVENIR DE LA DIVISION DE L'ÉNERGIE"

M. le Président. – Le point suivant de l'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'avenir de la Division de l'Énergie».

Je cède la parole à Mme Dethier-Neumann pour poser sa question.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, une question quant à l'avenir de notre Division de l'Énergie.

Le Plan Marshall du 30 août 2006 a prévu la prochaine fusion de la DGTRE et de la DGEE.

Cette proposition vise à rapprocher et on le comprend bien, les deux Directions générales qui sont, pour la plus grande part de leurs activités, orientées vers les entreprises.

Dans ce débat, il est toutefois nécessaire d'évoquer l'avenir de la Division de l'Énergie, dont la proximité avec les activités de cette future Direction générale est nettement moins évidente.

M. le Ministre peut-il dresser l'état de la question ? Quelle est sa position par rapport à cette Division ? Quel est l'état d'avancement de ce dossier ?

Compte tenu de l'importance prise par cette politique et de son impact pour les entreprises et pour les citoyens, il est en effet utile de redéfinir une orientation forte et pertinente. Ce débat doit naturellement être articulé avec les moyens personnels mis à sa disposition.

Il est également utile de pouvoir assez rapidement fixer les agents concernés afin d'éviter que se prolongent d'inutiles inquiétudes.

M. le Président. – Merci, Madame la Députée. Monsieur le Ministre Antoine, vous avez la parole.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Effectivement dans le cadre du Plan Marshall, il était convenu de rapprocher la Direction de la recherche scientifique, Inspection générale pour être tout à fait précis, de celle de l'Emploi et de l'Économie.

Par contre, je me suis opposé à ce que la Division de l'Énergie soit absorbée dans ce grand département

d'autant que la crainte était forte de le voir démembrer selon les services.

Très clairement pour moi, je l'ai dit au Gouvernement, il n'y a pas de difficultés à ce propos-là, il faut maintenir l'identité de l'énergie.

J'ai rédigé une note en concertation avec mon administration pour étudier différentes formules, soit de rapprochement avec d'autres départements, soit de maintien d'une identité spécifique, ce qui est le cas pour le moment, puisque maintenant, si la fusion Recherche-Economie-Emploi se réalise, elle sera rattachée directement au Secrétariat général. La rédaction de cette note avec avantages et inconvénients, je la transmettrai à M. le Ministre Courard, pour que nous puissions ensemble prendre la meilleure décision.

Mais, très clairement, je compte bel et bien maintenir l'identité de l'Énergie et nous verrons, du reste, si la fusion entre Recherche-Economie-Emploi peut aboutir puisque j'ai entendu le Directeur général de l'Économie et de l'Emploi, dire, lors d'une réception officielle, qu'il n'en voyait pas l'intérêt.

Probablement y aura-t-il encore un certain nombre de rediscussions sur le propos mais, en tout cas pour l'Énergie, rien ne devrait changer : ou bien elle conserve son lien avec la recherche ou bien, elle devient de manière autonome mais, en tout état de cause, s'il devait y avoir d'autres rapprochements, elle gardera son identité actuelle. Je m'opposerai à son démantèlement ou à son démembrement.

M. le Président. – Merci, Monsieur le Ministre. Madame Dethier-Neumann, vous avez la parole.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Je vois bien que vous voulez bien soutenir mon souci par rapport à l'importance de cette division de l'Énergie puisqu'il va y avoir plus de travail qu'on le croit qui va venir vers elle. Pourrais-je vous demander effectivement de rassurer pas uniquement par ma question. Vous avez déjà rassuré la division elle-même parce qu'elle semble être un peu en attente.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ils ont rédigé la note avec moi, donc …

Mme Dethier-Neumann (Écolo). –. Pourriez-vous me donner un délai par rapport à la décision qui suivra ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Dès qu'elle sera prise, je vous la communiquerai.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Cela, ce n'est pas un délai !

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour le moment, il n'y a pas péril en la demeure puisqu'ils ne se plaignent pas …

Je voudrais dire qu'actuellement la situation convient aux agents. Il n'y a pas de difficultés pour le moment. Donc, c'est lorsque la recherche quittera qu'il faudra trouver la solution. D'ici là on l'aura trouvée, rassurez-vous.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Merci, Monsieur le Ministre.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR "LA MALTRAITANCE D'ENFANTS HANDICAPÉS DANS LES TRANSPORTS SCOLAIRES"

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la maltraitance d'enfants handicapés dans les transports scolaires».

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

Actuellement les enfants porteurs de handicaps sont scolarisés au sein d'établissements spécialisés qui ne sont pas légion. Souvent, ces enfants doivent faire des dizaines de kilomètres pour intégrer l'école la plus proche de leur domicile.

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

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

Nous estimons qu'il s'agit de maltraitance grave, eu égard aux conséquences que cela peut entraîner,

d'autant qu'il s'agit d'enfants ayant un handicap qui les pénalise déjà lourdement.

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

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le transport scolaire a été mis en place suite au Pacte scolaire de 1959 afin de garantir à chaque enfant l'accès à l'école de libre choix philosophique la plus proche de son domicile. Actuellement, 900 circuits de ramassage scolaire transportent environ 29.000 élèves, dont 14.560 de l'enseignement spécialisé, vers leur école.

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

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

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

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

Une autre piste est l'inversion du sens des circuits afin de diminuer les temps de parcours journaliers.

Pour avoir un point de vue objectif, j'ai commandé un audit sur le transport scolaire. Le rapport final m'a été transmis, mais il doit encore être approuvé par le comité de suivi. Ses recommandations seront débattues dans les prochains jours et de nouvelles mesures seront éventuellement envisagées sur cette base.

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

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

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

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Et la question de M. Senesael, on ne revient pas à lui ?

M. le Président. – La question de M. Senesael sera développée après celle de M. Stoffels.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ah, excusez-moi.

M. le Président. – Monsieur Stoffels, vous avez la parole.

M. Stoffels (PS). – Merci. Dans un souci d'être bref, je vais largement raccourcir la question telle que je l'avais proposée.

La première question que je vous posais en la matière était une question écrite, après avoir abordé le sujet à plusieurs reprises, en séance de commission et en séance plénière et, la dernière question que je vous posais, c'était le 12 décembre dernier, je vous interrogeais afin de connaître, sur base de données en matière du droit d'enregistrement, quelles sont les

communes où le mètre carré de terrain à bâtir est, en moyenne, plus cher que les 150 % de la moyenne wallonne.

Vous m'aviez annoncé un tableau, je vous cite : «le tableau que je vous fais parvenir retient, par secteur d'aménagement, les communes qui, pour au moins deux des trois années précitées, présentaient un prix moyen des terrains à bâtir d'au moins 150 % du prix moyen wallon».

Les communes présentant ces caractéristiques sont identifiées dans le tableau par un astérisque.

Je posais également une autre question en date du 12 décembre, je voulais savoir, sur base d'une superposition des plans cadastraux et des plans de secteur, quelles seraient les communes ainsi identifiées et quel serait, à l'intérieur de ces communes, le nombre d'hectares non bâtis situés en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère rural, voire encore, le nombre d'hectares situés en ZACC ou en zone bleue ou blanche.

Je cite à nouveau votre réponse à l'époque : «pour la deuxième question, nous disposons des résultats d'une convention passée avec l'ICEDD portant sur l'identification et l'évolution de la disponibilité brute des zones destinées à l'urbanisation du plan de secteur et des zones d'aménagement communale concerté au 1er janvier 2003. Dans le cadre de cette convention, une carte de la disponibilité foncière est établie pour chaque commune wallonne ainsi que différents tableaux reprenant les superficies concernées selon les différents types de ventilations».

C'était le 12 décembre, si j'insiste c'est tout simplement parce que je suis avide de connaître les résultats, étant donné que je vis dans une région que je considère comme étant une région à forte pression foncière.

Tout en habitant dans une telle région, je reconnais qu'il y en a d'autres le long de la frontière belgo-luxembourgeoise, en Brabant wallon, etc. et je ne peux pas toujours renvoyer les citoyens vers une réponse que j'aurai un jour.

Il faudra que je leur donne cette réponse concrètement.

M. le Président. – Monsieur le Ministre Antoine, vous avez la parole.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, la question de M. Stoffels comprend deux parties, d'une part, l'inventaire de la disponibilité foncière brute ou nette des zones destinées à l'urbanisation et, d'autre part, ce que nous allons faire pour lutter contre la difficulté de ces zones à forte pression foncière.

Alors pour la première, ainsi que je m'y étais engagé et du reste la note de Mme Sarlet est devant moi, j'ai demandé à l'administration d'établir une cartographie de la disponibilité foncière.

Nous avons procédé par une convention avec l'ICEDD et les Comités d'accompagnement se sont réunis le 7 juillet et le 20 septembre, relativement à cette convention qui établit une carte des disponibilités, commune par commune.

Évidemment, ce type de commande peut constituer un outil très utile pour les décideurs en matière d'Aménagement du Territoire car il recense l'ensemble des disponibilités foncières encore offertes au plan de secteur, il donne globalement une bonne vision de la répartition spatiale et il facilite les comparaisons entre communes ou entre sous-régions.

Il faut cependant insister – je me permets d'être très net sur la question – sur le fait qu'il s'agit d'une évaluation des disponibilités brutes. Pourquoi ? Parce que l'ICEDD ne peut pas évidemment tenir compte de tous les plans communaux d'aménagement, même dérogatoires, ni des contraintes juridiques de type urbanistique ou environnemental, ni encore moins de la faisabilité technique ou de la mise en œuvre de certaines parcelles, pensons à une pente, à la qualité du sol, aux terrains enclavés, à la proximité d'un site Seveso, ni de la disponibilité effective parce que, il y a aussi une rétention importante à la vente.

Toutes ces réserves seront explicitement mentionnées sous la cartouche qui accompagnera la cartographie des éléments.

C'est déjà une première étude intéressante mais qui ne peut pas être totalement indicative des réserves en la matière. Ne fût-ce que, parce que depuis lors, il y a eu les zones d'aménagement communal concerté et des délibérations communales.

Sur les zones à forte pression foncière, je vais être très bref, l'accord politique prévoit clairement qu'il faudra revoir la fiscalité dans ces zones, notamment en relevant le plafond du revenu cadastral donnant lieu à des droits d'enregistrement réduits.

D'autre part, il faudra adapter certaines aides régionales, je pense singulièrement, au «prêt jeune» qui échappe totalement à ces zones à forte pression foncière, du fait du plafond des valeurs vénales retenues.

Dans le même temps, le Gouvernement me demande, conformément à la DPR, de travailler sur des aides majorées dans les zones d'initiative privilégiée.

Autrement dit, d'une main on va soutenir par des aides, des dépenses budgétaires l'attractivité qui fait défaut dans certaines zones et de l'autre main, par des mesures fiscales et par une augmentation des aides destinées à lutter contre ces zones à forte pression foncière qui chassent les citoyens à moyens et à petits revenus.

Rappelons enfin, que la réforme du RESA a permis de libérer un certain nombre de zones de réserve d'habitat et que, le dispositif logement vient en appui au Fonds Brunfaut. C'est ce qui explique notamment que les neuf communes germanophones, à elles seules, ont emporté près d'un tiers des crédits Fonds Brunfaut, parce qu'elles sont venues très vite avec des demandes de crédit pour équiper en voirie et en égouttage certaines parcelles disponibles.

Voilà en résumé, il y a les mesures fiscales, les mesures d'aide et la volonté de libérer des terrains.

M. le Président. – Merci Monsieur le Ministre. M. Stoffels, vous avez la parole.

M. Stoffels (PS). – Je tiens à remercier M. le Ministre pour la réponse qu'il vient de me donner. Il est évident qu'il ne va pas pouvoir reciter l'ensemble des noms des communes ici à la tribune, mais cela m'intéresse de connaître très concrètement la liste des communes qui sont retenues comme communes à pression foncière.

Je reconnais que les mesures qu'il présente tant en ce qui concerne la fiscalité qu'en ce qui concerne le dispositif des aides, peuvent être des dispositifs très attrayants pour remédier à un ensemble de déficits auxquels sont confrontés les candidats bâtisseurs souhaitant investir dans ces régions. Pour avancer donc, je demande à pouvoir connaître la liste des communes retenues comme étant des communes à pression foncière.

D'autre part, j'admets avec le Ministre qu'il s'agit bien d'une notion de disponibilité brute parce que l'administration n'a certainement pas une connaissance, de la volonté de l'actuel propriétaire de vendre ou non le terrain. Nous sommes donc dans certaines régions, réellement confrontés à la problématique de la rétention foncière. Mais l'information la plus concrète possible, peut être un élément ou un point de départ pour mettre aussi les communes devant leurs responsabilités.

Parce que c'est une chose de demander de solliciter de toujours faire appel à d'autres et de ne pas agir soi-même. L'essentiel de mon objectif par rapport à la deuxième question est de pouvoir mettre certaines communes devant leurs responsabilités comme acteurs sur le terrain.

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'UTILISATION PAR LES TEC DES BIOCARBURANTS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question de Senesael à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'utilisation par les TEC des biocarburants».

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

M. Senesael (PS). – Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, chers Collègues, lors d'une de mes précédentes questions en Commission, je vous interrogeais sur l'utilisation par les TEC des biocarburants.

Des éléments nouveaux sont depuis lors intervenus. En effet, la directive européenne 2003/30/CE invite les États membres à faire en sorte qu'un pourcentage minimal de biocarburant soit proposé sur le marché. L'utilisation et la production de biocarburants sur le sol wallon doivent être des objectifs à atteindre à moyen terme.

Vous me répondiez, Monsieur le Ministre, en septembre, que l'utilisation du biocarburant est soumise à trois conditions.

Premièrement, il est nécessaire que la défiscalisation entre en vigueur. En effet, sans la suppression ou la diminution des taxes, ces carburants ne sont pas compétitifs.

Pour pouvoir mettre en œuvre concrètement sa politique en faveur des carburants verts, le Gouvernement était dans l'attente de l'aval de la Commission européenne sur les mesures de défiscalisation pour rendre ces dernières économiquement concurrentielles. Cet aval a désormais été obtenu et selon les Ministres fédéraux, Sabine Laruelle et Didier Reynders, un arrêté fixant l'entrée en vigueur de la loi sera tout prochainement publié.

Deuxième condition, il faut également l'accord des constructeurs de véhicules sur la compatibilité de leurs moteurs avec ces biocarburants, ce qui ne devrait poser aucun problème, pour autant que la proportion d'huile végétale ne soit pas supérieure à 5 %.

Enfin, il faut que la filière «biocarburant» ait la capacité d'assurer la production, la préparation et la distribution de tels produits, le tout pour un coût kilométrique équivalent à la filière diesel classique.

Sachant aujourd'hui qu'une des conditions primordiales sera prochainement remplie et que le Gouvernement wallon a, sur votre proposition, approuvé les

contrats de gestion mobilité 2005-2010 entre la Région, la SRWT et les TEC et que ceux-ci reprennent l'engagement du groupe TEC à poursuivre l'innovation technologique de son matériel roulant, quand envisagez-vous concrètement la circulation de bus respectueux de l'environnement sur nos routes wallonnes ? Une estimation des économies susceptibles d'être réalisées a-t-elle été établie ? Enfin, comment comptez-vous organiser concrètement, l'adaptation et le renouvellement de la flotte des véhicules TEC ?

D'avance, Monsieur le Ministre, je vous remercie de vos réponses.

M. le Président. – Vous avez la parole, Monsieur le Ministre.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur Senesael, vous qui êtes un acteur important des TEC et qui suivez ce sujet depuis de nombreuses années, le renouvellement de la flotte des véhicules est un processus continu – comme vous le savez – au sein du groupe TEC et l'achat de 675 nouveaux bus est d'ailleurs programmé pour la période entre 2005 et 2009.

La compatibilité des moteurs utilisant des biocarburants ne devrait pas poser de problème comme vous l'avez vous-même mentionné, pour autant que l'on ne dépasse la proportion de 5 %.

Le groupe TEC n'a pas attendu l'entrée en vigueur des mesures de défiscalisation des biocarburants qui, même si elles sont annoncées, ne sont toujours pas d'application. M. Pire, tout à l'heure, nous l'a rappelé avec combien de pertinence, mais dès lors qu'elles seront arrêtées, alors nous pourrons mettre progressivement en service des bus plus respectueux de l'environnement.

En effet, lors du Conseil d'administration du 7 octobre 2004, la SRWT a adopté un plan de renouvellement du matériel roulant qui prévoit l'acquisition systématique d'autobus qui présentent notamment les meilleures performances en matière d'utilisation de l'énergie, c'est ce qu'on appelle la norme Euro 5, la toute dernière publiée en Europe.

Par ailleurs, le groupe TEC s'engagera aussi, lors de la signature du contrat de gestion 2006-2010, prévue dans les tout prochains jours, début février, à poursuivre ses engagements en la matière de deux façons.

D'une part, en expérimentant, avant la fin de cette année, un véhicule bi-modes diesel-électricité qui circulera dès le mois de septembre à Liège et, d'autre part, en introduisant l'utilisation de biocarburants dès que ceux-ci seront disponibles à un prix ne dépassant pas celui du diesel classique, comme vous l'avez vous-même mentionné.

Pour autant, que le Gouvernement fédéral respecte bien ses engagements de défiscalisation complète, l'utilisation des biocarburants par les TEC sera d'actualité dès que sera mise en place toute la filière biocarburant dont, bien sûr, la capacité devra être suffisante pour assurer la production, la préparation et la distribution de ces produits.

Donc, défiscalisation, unité de production et, dans l'intervalle. Il nous appartiendra progressivement de l'intégrer, comme je vous l'ai indiqué, il nous faudra aussi revoir, à un moment ou l'autre, les garanties que nous avons souscrites avec les sociétés qui nous ont livré les bus et revoir également les contrats de livraison des carburants classiques.

Dès lors que nous aurons la décision de défiscalisation de l'État fédéral, nous nous mettrons en action pour intégrer les biocarburants sans aucune difficulté et le bus wallon montrera l'exemple.

M. le Président. – Merci, Monsieur le Ministre. Monsieur le Député, vous avez la parole.

M. Senesael (PS). – Merci, Monsieur le Président. Je partage évidemment l'avis de M. le Ministre : le préalable c'est la défiscalisation au niveau fédéral.

Je soutiens M. le Ministre dans sa détermination à avancer dans ce dossier.

Troisième réflexion, la mise en action par la signature des contrats de gestion devrait en tout cas faciliter la mise au point et la mise en place de ces différents modes opératoires.

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

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR "LES CONSÉQUENCES DE LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ DE L'ÉNERGIE SUR LES FINANCES COMMUNALES"

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 conséquences de la libéralisation du marché de l'énergie sur les finances communales».

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

M. Borsus (MR). – Je me permets donc, ayant permuté tout à l'heure avec M. Crucke, de revenir à ma question n° 7 si vous le voulez bien, Monsieur le

Ministre. Nous savons que parmi les conséquences de la libéralisation du marché de l'énergie, on retrouve évidemment la perte de dividendes pour les pouvoirs locaux.

Celle-ci se traduit, si je ne m'abuse, par plus de cent millions d'euros en ce qui concerne le secteur de l'électricité (chiffre de 2002) et un peu plus de 37 millions d'euros en ce qui concerne le secteur du gaz. Cette conséquence indirecte se fait ressentir différemment suivant les entités concernées et les parties de territoire concernées.

Par ailleurs, le décret de décembre 2002 a introduit la notion de redevance qui vous est bien connue.

Dès lors, je voudrais faire le point avec vous quant à ce dossier concernant deux ou trois aspects.

Premier élément, en ce qui concerne la redevance d'occupation du domaine public, une action est-elle envisagée envers le secteur gazier.

Deuxièmement, a-t-il été envisagé d'étendre l'assiette de perception de cette redevance pour l'utilisation qu'en font les impétrants ?

Et, enfin, il me revient que d'autres pistes seraient également actuellement étudiées par le Gouvernement. Suivant le point de vue développé, on raisonne en termes de libéralisation et donc, de coûts de l'énergie pour les consommateurs. Il revient d'ailleurs à la une de l'actualité, notamment à l'initiative des partis flamands. On sait que la Flandre a fait d'autres choix en matière d'activation de son marché. Évidemment, l'autre point de vue est celui des municipalistes qui appréhende l'avenir avec une certaine crainte puisqu'on sait qu'en 2002 les recettes, les dividendes de l'énergie ne représentaient pas moins de 4 % des recettes globales des communes.

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

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

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

Dans le même rapport, Dexia souligne le poids sur les finances communales des transferts opérés en matière de police, de CPAS et d'incendie. Ce rapport contribue à démontrer notamment que la réforme des polices n'est pas indolore pour celles-ci. Je vous rappelle par ailleurs que la réforme fiscale n'est pas compensée et prive les communes de certaines recettes. L'étude souligne par ailleurs une augmentation des dépenses communales supérieure à celles des recettes.

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

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

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

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les fiscalités régionales et communales en Flandre sont beaucoup plus importantes qu'en Wallonie. Nous faisons mieux que la Flandre à cet égard.

De plus, il ne faut pas omettre de rappeler ce qu'a fait le Fédéral. Si la réforme des polices avait été neutre, nous ne serions pas obligés d'intervenir. De plus, la réduction de l'import des personnes physiques n'a pas été compensée. L'État fédéral a rejeté ses responsabilités sur les Régions.

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

QUESTION ORALE
DE Mme CASSART-MAILLEUX À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LA DÉLIVRANCE
DES CERTIFICATS D'URBANISME N°1
PAR LES COMMUNES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la délivrance des certificats d'urbanisme n° 1 par les communes».

La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, certaines communes rencontrent des difficultés à se conformer aux prescriptions de l'article 150 bis, § 1er, du CWATUP, selon lesquelles elles sont tenues de délivrer les certificats d'urbanisme n° 1.

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

Auparavant, les certificats d'urbanisme n° 1 étaient délivrés par les fonctionnaires délégués, ce qui garantissait – dans le contexte décrit – la sécurité juridique des documents délivrés.

J'adhère à l'esprit dans lequel la réforme du CWATUP a été menée, car elle renforce l'autonomie communale dans de nombreux domaines.

Il est un fait, néanmoins, que toutes les communes ne disposent pas des moyens techniques nécessaires à la récolte de certains renseignements qui doivent figurer dans un certificat d'urbanisme n° 1. Elles s'exposent ainsi à des erreurs qui peuvent avoir des conséquences dramatiques, tant sur le plan administratif qu'humain.

À l'échelle 1/10.000e, une erreur d'un seul millimètre dans un relevé effectué sur le plan imprécis peut entraîner une différence de 10 mètres dans la réalité et un terrain à bâtir peut perdre cette qualité pour ce seul motif.

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

Par ailleurs, certaines communes, dans des cas litigieux, conseillent à leurs administrés de solliciter ce document auprès du fonctionnaire délégué compétent qui, très souvent, refuse.

Monsieur le Ministre, certaines personnes aimeraient rendre aux fonctionnaires délégués la compétence de la délivrance des certificats d'urbanisme n° 1 en vue d'augmenter la sécurité juridique de l'acte.

J'aimerais connaître votre sentiment sur la question.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Avant la réforme introduite le 18 juillet 2002, l'article 61, alinéa 1er, 5°, du CWATUP stipulait que l'Exécutif devait déterminer la forme et le contenu des certificats d'urbanisme ainsi que les autorités qui les délivraient.

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

Le législateur de l'époque laissait à l'Exécutif le choix de l'autorité compétente en matière de délivrance de certificats d'urbanisme. De même, il avait opté pour le système de la liste indicative qui pouvait toujours être complétée, par la suite, par l'Exécutif.

En adoptant l'arrêté d'exécution de l'article 61, l'Exécutif a usé de cette faculté.

Il était donc prévu, dans l'ancien article 325 du Code, que le certificat reproduisait éventuellement les renseignements fournis par le fonctionnaire délégué. Donc, ce que vous souhaitiez, c'était le texte précédent.

Malheureusement, l'article 150 bis du Code, introduit par le décret du 18 juillet 2002, stipule que ce sont les communes qui sont tenues de délivrer le certificat d'urbanisme n° 1 et que ce dernier contient les informations précises dont la liste figure au sein même de l'article. Suite à cette modification, les renseignements que doit contenir le certificat d'urbanisme n° 1 sont énumérés de façon limitative. De plus, il est prévu spécifiquement que c'est la commune qui délivre le certificat d'urbanisme.

Dès lors, le texte de M. Foret, avait pour but de responsabiliser les communes. Encore fallait-il qu'elles en aient toutes les moyens techniques pour qu'il en soit ainsi.

Dès lors, c'est vrai qu'un certain nombre de demandeurs et de communes – vous avez raison – se tournent vers le fonctionnaire délégué pour qu'il apporte les compléments de réponse manquants.

J'estime normal que, même à défaut d'un texte législatif, le fonctionnaire délégué remplisse ce rôle puisqu'il est le conseiller des communes. Il doit donc fournir tous les renseignements dont celles-ci ne disposent pas. Je l'affirme avec d'autant plus d'assurance que, suite à la réforme du décret RESA, il ne doit plus désormais étudier les petits permis. Il retrouve donc un temps qualitatif pour renseigner les communes qui ne disposent pas de l'information souhaitée.

Dès lors, même si je me suis montré taquin – j'étais obligé de le faire, parce que c'est la succession des réformes qui est allé à contre sens de ce que vous souhaitiez –, je vous donne raison par rapport à l'accessibilité des renseignements dont dispose le fonctionnaire délégué.

M. le Président. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Le fait de tuer la réforme de M. Foret ne va certainement pas m'emballer.

Responsabiliser les communes et donner plus d'autonomie, c'est un des objectifs que je rencontre tout à fait. Je suis de même ravie des mesures que vous avez prises en ce qui concerne les petits permis. Je vous demandais votre avis par rapport à ce problème.

Je vous rejoins également lorsque vous dites que vous trouvez tout à fait normal que le fonctionnaire délégué puisse soulager ou rendre service aux communes qui sont en difficulté.

QUESTION ORALE
DE Mme CASSART-MAILLEUX À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LES ENJEUX DE L'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL CONCERNANT L'IMPLANTATION D'UNE STRUCTURE DE PRODUCTION HUTOISE DE BIOCARBURANTS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les enjeux de l'aménagement territorial concernant l'implantation d'une structure de production hutoise de biocarburants».

La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, nous sommes tous animés par la volonté de voir se développer le plus rapidement possible une usine de biocarburants en Wallonie.

Il est nécessaire que la Wallonie profite de ce défit énergétique pour créer une filière industrielle de fabrication de biocarburants. C'est ce que l'entreprise allemande Südzucker, qui détient 75 % des raffineries tirlemontoises, se propose de réaliser à Wanze.

L'implantation de cette usine dans l'entité de Wanze contribuerait à développer l'emploi dans cette région. D'autant que, comme le soulignait votre Collègue, le Ministre Marcourt, lors d'une précédente intervention, les difficultés rencontrées par la raffinerie d'Oreye pourraient conduire à un transfert de personnel vers l'usine de Wanze si celle-ci était dotée d'un quota suffisant de production d'éthanol. L'enjeu pour Wanze et sa région est donc énorme. Cette usine générerait quelque 80 emplois directs. À cela, il faut ajouter les répercussions, entre autres, sur le secteur agricole et de la batellerie.

Tant le Fédéral que la Région wallonne se sont engagés, dans leurs créneaux respectifs, à tout mettre en œuvre afin de soutenir le développement de cette usine. Le Fédéral s'est rapidement occupé du dossier des biocarburants : transposition de la directive, mise en place d'incitants fiscaux et réalisation du cahier des charges.

La Région wallonne, quant à elle, s'est engagée à aider financièrement la société Südzucker à travers l'application des lois d'expansion d'entreprises, mais aussi à aménager l'infrastructure portuaire et fluviale de Wanze, sans compter les certificats verts.

Nous ne pouvons que nous réjouir de toutes ces avancées et il ne nous reste plus, Monsieur le Ministre, que quelques points à éclaircir concernant le dossier BioWanze.

Concernant la question relative à l'occupation des sols, l'usine doit disposer d'un permis unique pour l'aménagement et l'exploitation qui découleront de la mise en œuvre à l'usine. Où en est l'enquête publique ? Dans quels délais estimez-vous, Monsieur le Ministre, que celui-ci sera accordé ?

Concernant la qualification «Seveso II», je tiens à ce que vous nous apportiez certains éclaircissements. Dans une précédente intervention, le Ministre Marcourt affirmait, en parlant de l'extension du site de Wanze – je le cite – : « *L'attribution d'un statut Seveso II et un changement de plan de secteur ne sont pas du tout justifiés*.». Parallèlement à cette affirmation, j'ai lu dans la presse que le Bourgmestre de Wanze déclarait : «*Nous sommes en Seveso II*.». Permettez-moi de m'interroger. Qu'en est-il exactement ? Le Site de Wanze est-il ou non un site classé Seveso II ? Si Wanze est en catégorie Seveso II, cela nécessitera une modification du plan de secteur, ce qui n'est pas toujours simple à réaliser.

De plus, si mes informations sont correctes, une nouvelle directive datée de 2003 renforce la législation relative aux sites classés Seveso II. L'Europe imposerait aux États membres de transposer cette directive pour le 1er juillet 2005, mais la Belgique ne l'a pas encore fait car elle doit au préalable modifier l'accord de coopération entre les trois Régions. La nouvelle directive Seveso aura des implications plus strictes pour les entreprises, tant pour celles déjà répertoriées que pour celles qui ne le sont pas encore.

Le site de Wanze se base-t-il sur l'actuelle ou la future directive ?

N'est-il pas nécessaire de se conformer aux normes plus strictes de la directive 2003 qui sera bientôt – je suppose – d'application dans notre Région ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Selon le fonctionnaire délégué de Liège II, M. Jean Lentz, une demande de permis unique a bel et bien été introduite par la Raffinerie tirlemontoise S.A. pour l'implantation et l'exploitation d'une «usine de production de bioéthanol, de gluten et d'aliments pour bétail, ainsi que l'installation d'une station d'épuration des eaux usées» dans la commune de Wanze, en date du 22 décembre 2005.

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

La décision des fonctionnaires technique et délégué sur le caractère complet et recevable du dossier a été prise en date du 5 janvier 2006. Différents avis cependant ont été sollicités, ceux de la DNF, la Cellule air, la Cellule RAM, et de la Division de l'eau. Les instances consultées doivent rendre leur avis au plus tard dans un délai de 60 jours. L'enquête publique, de son côté, a débuté le 12 janvier et doit durer 30 jours. Sur la base de ces avis, un rapport de synthèse sera rédigé conjointement par les fonctionnaires technique et délégué au plus tard dans les 110 jours de l'envoi de la décision statuant sur le caractère complet et recevable de la demande, à savoir, le 24 avril 2006, avec cependant une prorogation potentielle de 30 jours. Il appartiendra alors à l'autorité compétente, à savoir, le Collège des Bourgmestre et Échevins, de se positionner sur le dossier au plus tard dans un délai de 140 jours à partir de l'envoi de la décision statuant sur le caractère complet et recevable de la demande.

Il ressort en outre des renseignements sollicités auprès de la Cellule risque d'accidents majeurs – la Cellule RAM – dont on a beaucoup parlé aujourd'hui, créée au sein de la Direction générale des ressources naturelles et de l'environnement, qu'il s'agit d'une entreprise classée «petit Seveso».

L'accord de coopération signé le 21 juin 1999 entre l'État fédéral et les trois Régions visait à transposer, en droit belge, la fameuse directive Seveso du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, dite «Seveso II». Cette directive a été modifiée – je l'ai rappelé tout à l'heure – par la directive 2003/105/CE du 16 décembre 2003 dite «Seveso III». Il convenait alors d'adapter en conséquence l'accord de coopération du 21 juin 1999. Rappelez-vous, j'ai expliqué que l'accord de coopération avait réparti les compétences fédérales et régionales. Dans cet objectif, une concertation a été établie entre l'État fédéral et les Régions au sein de la Conférence interministérielle de l'environnement. Cela a abouti à un «projet d'accord de coopération modifiant l'accord de coopération du 21 juin 1999» qui, pour la Région wallonne, a été approuvé, sans tarder, par la Région wallonne en date du 19 janvier 2006. On ne sait pas faire mieux. Au cours de la même réunion le Gouvernement wallon a approuvé un avant-projet de décret portant approbation de l'accord de coopération modifiant l'accord de coopération du 21 juin 1999.

Vous voyez que la Région wallonne est diligente pour se mettre dans les meilleures conditions.

Il restera à aborder la question des certificats verts, élément clé de ce dossier.

M. le Président. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Je remercie M. le Ministre pour le caractère complet de sa réponse. Je suis satisfaite de voir qu'il n'y a pas de problème par rapport au plan de secteur, mais il est vrai que cela m'avait effleuré l'esprit un moment, vu que j'avais lu dans les comptes rendus que M. Marcourt ne souhaitait pas instaurer un statut Seveso II alors que le Bourgmestre de Wanze affirmait le contraire. Je voulais être éclaircie sur le sujet.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il vaut mieux écouter la Cellule RAM, pour une fois qu'elle apporte une bonne nouvelle.

M. le Président. – M. Crucke ayant retiré sa question et s'étant lui-même retiré, je vous propose de passer à la question n° 19 de M. Fontaine.

QUESTION ORALE
DE M. FONTAINE À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
ET À Mme VIENNE,
MINISTRE DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE
ET DE L'ÉGALITE DES CHANCES,
SUR
«L'APPLICATION DE L'INTERDICTION
DE FUMER DANS LES LIEUX PUBLICS
À L'AÉROGARE DE LIÈGE/AIRPORT»

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 et à Mme Vienne, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances, sur «l'application de l'interdiction de fumer dans les lieux publics à l'aérogare de Liège/Airport».

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

M. Fontaine (MR). – Monsieur le Ministre, il me revient que la nouvelle aérogare de Liège sert, de manière régulière, de salle de réception. C'est maintenant un hall polyvalent. Nous avons d'ailleurs reçu, il y a peu, une invitation de notre Président et des Membres du Bureau du Parlement à la réception qu'ils offrent à l'occasion de l'an nouveau dans ces locaux.

D'après mes renseignements, il apparaît que la réglementation sur l'interdiction de fumer dans les lieux publics et les lieux de travail n'y est pas du tout respectée. Cela est étonnant, puisque les employés de l'aéroport doivent eux-mêmes fumer hors de ces locaux.

Il semble que les responsables de la SAB donnent l'autorisation de fumer dans l'aérogare lors des réceptions et justifient le fait qu'elles sont considérées comme étant des soirées privées et qu'aucune clause d'interdiction n'est prévue dans le contrat de location. Or, l'Arrêté royal du 15 mai 1990 portant interdiction de fumer dans certains lieux publics – *Moniteur belge* du 13 juin 1990 – prévoit explicitement, en son article 2, qu'il est interdit de fumer dans les lieux fermés et accessibles au public. Le fait que la réception soit privée implique-t-il que l'aérogare le soit également ? Ne serait-il pas logique que, tant que l'aérogare reste accessible au public, l'interdiction de fumer y joue pleinement ?

En outre, l'arrêté royal du 19 janvier 2005, relatif à la protection des travailleurs contre la fumée de tabac, paru au *Moniteur belge* du 2 mars 2005, précise, en son article 4, que tout travailleur a le droit de disposer d'espace de travail exempt de fumée de tabac. Or il se fait que le hall public de l'aérogare, qu'il y ait une réception privée ou non, fait partie des lieux de travail des agents du MET préposés à la sécurité notamment, qui y occupent un poste permanent.

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

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine, qui répondra en son nom et au nom de Mme la Ministre Vienne.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je pense que c'est la plus belle question de la séance, n'est-ce pas ? Elle fait un tabac. *(Rires.)* Il faut interdire non seulement de fumer la cigarette, mais aussi la moquette.

Sérieusement, j'ai toujours le sourire, rassurez-vous, c'est une bonne question.

Fallait-il interdire les vols parce que quelqu'un fumait une cigarette dans l'aéroport ? C'est cela la question fondamentale.

Mme Vienne me signale qu'elle n'est pas compétente pour l'interdiction de fumer dans les lieux publics, il s'agit d'une compétence fédérale. Il ne faut pas prêter à Christiane Vienne plus qu'elle ne peut en prendre. C'est le Ministre fédéral Rudy Demotte qui est compétent.

Quant à la gestion et l'exploitation commerciale de l'aéroport de Liège – vous le savez comme moi –, elles sont confiées à la SAB et c'est elle qui est directement responsable de l'application de la législation à laquelle vous faites allusion.

Lorsque le Président du Parlement wallon nous invite à une réception, vous devez vous adresser au Président de SAB pour vérifier si la législation est respectée ou pas, mais le terminal est rarement loué, sauf pour de très grands événements. J'en citerai un, qui fut une très grande réussite, la réception des bons vœux du cdH à Liège où il nous fallait trouver une salle de 2.000 personnes. C'est vrai que nous avons dû occuper l'aérogare de Liège.

Un Membre. – Les pistes ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – L'année prochaine, les pistes seront occupées parce que l'aérogare était déjà bien remplie. Il s'agissait d'une activité privée, non accessible au public, dès lors, si vous aviez une invitation, vous pouviez fumer.

Lors de ces événements, le terminal n'est pas accessible au public, c'est pour cette raison qu'il

n'est mis à la disposition des organisateurs que lorsqu'aucun trafic n'est prévu.

À côté de ces événements, je vous confirme que ni la cafétéria, ni les restaurants ne sont visés par la législation relative à l'interdiction de fumer.

Pour le surplus, contactée expressément sur cette question fondamentale, la SAB m'a confirmé veiller scrupuleusement à l'application de l'interdiction de fumer et a disposé des cendriers extérieurs à cet effet. Une Commission parlementaire pourra le vérifier.

Cependant, si des cas précis de non-respect de ces interdictions m'étaient dénoncés, je ne manquerais pas, en tout état de cause, de transmettre les plaintes y relatives pour traitement aux services de la SAB, quitte à demander l'annulation des vols.

Bonne réponse, n'est-ce pas ?

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

M. Fontaine (MR). – Oui, mais je ne vous en demandais pas tant, Monsieur le Ministre. N'étant moi-même ni fumeur ni membre du cdH, je ne sais évidemment pas ce qui s'est passé lors de cette réception…

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ne pas être fumeur, ce n'est pas grave, mais ne pas être membre du cdH, c'est regrettable.

M. Fontaine (MR). – Que voulez-vous ? Nul n'est parfait.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Rejoignez-nous. Il y a plus de place pour le dernier affilié que pour le premier.

M. Fontaine (MR). – Je sais, j'ai lu l'Évangile aussi. *(Rires.)*

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est ce que M. Ducarme avait dit à M. Fourneau aussi.

M. Fontaine (MR). – Si je peux quand même conclure, je ne sais pas ce qu'il s'est passé lors de cette réunion du cdH, mais manifestement, cela pose quelques problèmes à certains fonctionnaires du MET qui ne vous aiment pas et qui sont les fonctionnaires attachés à la sécurité de l'aéroport.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je les avais rencontrés. On a une excellente relation, formidablement féconde.

M. Fontaine (MR). – Apparemment, ils ont trouvé quelque chose d'autre.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ils ont été absents le lendemain parce qu'on a fumé la veille ?

M. Fontaine (MR). – Cela, je ne le sais pas, mais c'est aussi la preuve de la difficulté d'appliquer un certain nombre de réglementations dans notre pays dès lors qu'elles se chevauchent et qu'il devient vraiment impossible d'appliquer la totalité des législations. Ces fonctionnaires ont fait état de leur droit de travailler dans des locaux où on ne fume pas. Or, la législation leur est favorable dans ce cas-là. Et d'autre part, il s'agit de lieux privés. Voilà toute la difficulté. À mon avis, on n'a pas fini de discourir sur ce sujet.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Depuis ma réunion de concertation avec les agents du MET, il n'y a pas une feuille de cigarette entre eux et moi.

M. Fontaine (MR). – On va voir. Je n'en suis pas sûr.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour le moment, ai-je dit.

M. Fontaine (MR). – À mon avis, dès demain, ce sera déjà fini.

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

QUESTION ORALE DE M. PIRE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LES ÉOLIENNES À AXE VERTICAL – V.A.W.T.»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pire à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les éoliennes à axe vertical – V.A.W.T.».

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

M. Pire (FN). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, pour donner une très brève explication à nos Collègues ici, il y a plusieurs types d'éoliennes. Ici, en Wallonie, nous connaissons les éoliennes type moulin à vent, mais il existe des éoliennes qui sont des sortes de tube dans lequel le vent s'engouffre, passe une turbine. Certaines de ces éoliennes auraient, paraît-il, un rendement double à nos traditionnelles machines.

Votre administration est-elle au courant de cette technique ? Sont-elles bonnes ? Peut-on imaginer les implanter chez nous ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il s'agit d'une affaire que je suis de très près, Monsieur Pire, et il est vrai qu'il y a maintenant plusieurs sortes de nouvelles éoliennes. Il y a d'abord ce qu'on appelle les warps, qui sont des mâts avec des turbines qui se rapprochent de l'aviation, il y a ensuite des espèces de toupies qu'on place, soit au-dessus d'un mât à une dizaine de mètres, soit directement au-dessus d'une administration ou d'un immeuble, peu importe.

Pour les warps, compte tenu de la polémique qu'avait suscitée cette nouvelle technologie, j'ai recruté un expert international pour valider la performance de ce nouveau type d'éoliennes.

Les résultats m'ont été transmis en septembre 2005.

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

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

M. Pire (FN). – Je me réjouis qu'il y ait des consultations et des contacts dans ce sens-là. J'espère qu'ils aboutiront favorablement si la technique en vaut la peine.

M. le Président. – Ceci clôture notre après-midi de travail. Le Ministre Daerden va nous rejoindre incessamment.

La séance est suspendue.

– *La séance est suspendue à 20 heures*.

– *La séance est reprise à 20 heures 05 minutes*.

M. le Président. – La séance est reprise.

QUESTION ORALE DE Mme PARY-MILLE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LE PROJET DE LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE L'A8-E429 ET LA E19»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pary-Mille à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le projet de liaison autoroutière entre l'A8-E429 et la E19».

La parole est à Mme Pary-Mille pour poser sa question.

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

Vous avez été interrogé, très récemment, par certains de mes Collègues, sur le même sujet, mais personne n'a évoqué la solution qui était préconisée, à savoir, le projet d'une liaison Haut-Ittre-Quenast qui pourrait se voir inscrit dans le réseau transeuropéen de transport, cette inscription garantissant alors les mécanismes de financement du tronçon manquant.

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

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

Au vu de la situation qui est loin de s'arranger sur la rocade de Halle et des engorgements de plus en plus

fréquents que rencontrent tous les navetteurs venant du Hainaut occidental, pouvez-vous me préciser si ce projet de liaison est toujours repris dans les axes prioritaires du Gouvernement wallon et si la demande de financement a été réintroduite auprès de la Direction Générale Tren de la Commission européenne ?

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

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, vous savez, comme moi, Madame, que la dernière version du réseau transeuropéen a été adoptée en 2004 et que sa révision aura lieu en 2008-2009.

En ce qui concerne votre liaison autoroutière A8-E429 et E19, la Commission nous a clairement signifié que ce dossier ne pourrait en aucun cas être repris dans le réseau du fait de ce caractère trop local. Tout est relatif, Madame.

Il est vrai que la Rocade de Halle, déjà évoquée, doit être résolue par des aménagements locaux. Je dois vous signaler que la liaison ne fait pas partie, à l'heure actuelle, des priorités de mon département, puisque l'accent est plus porté sur des travaux d'entretien que sur les nouveaux investissements. Vu le refus européen, je ne sais pas la financer via la Sofico. C'est impossible. Ceci rend la réalisation plus difficile. Les investissements prévus dans la Déclaration de politique régionale restent d'actualité.

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

M. le Président. – La parole est à Mme Pary-Mille.

Mme Pary-Mille (MR). – Je crois, Monsieur le Ministre, que cette liaison entre les deux tronçons d'autoroute n'est pas du tout local puisqu'il s'agit quand même de la liaison de l'autoroute qui vient de Paris-Mons-Charleroi et de l'autoroute qui vient de Lille et qui se prolonge jusqu'en Angleterre. Il est assez aberrant qu'en fin d'autoroute A8, les automobilistes se retrouvent tous ramenés sur une bande, avec les feux rouges et débouchent sur la E19 à un endroit qui n'était pas initialement prévu. Des blocages politiques ont fait que la liaison ne s'est pas concrétisée à hauteur de Tubize.

On se trouve là – à mon avis – en plein problème communautaire.

Les néerlandophones sont moins ennuyés que nous par ce tronçon d'autoroute manquant.

Je ne sais comment résoudre ce problème, si ce n'est par un financement européen.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La première lettre que j'ai signée, en tant que Ministre des travaux publics, concernait la demande de cette route-là à l'Europe. Elle n'a pas accepté de la prendre en considération dans l'ensemble de son dispositif. On peut le regretter, mais c'est comme cela. N'étant pas reprise dans les chaînons manquants européens, elle ne peut pas être financée par la Sofico. Nous nous sommes alors rabattus sur la voie des réaménagements dans Halle qui, actuellement, sont à l'étude au niveau de l'administration flamande et qui – je pense – pourraient progresser assez rapidement.

Mme Pary-Mille (MR). – De toute façon, on ne parviendra jamais, sans cette liaison, à mener l'autoroute d'un bout à l'autre parce que la configuration est telle qu'on passe au-dessus du canal, de la voie de TGV, des lignes de chemin de fer. Il n'existe donc pas de possibilité si ce n'est d'élargir toutes ces voies de circulation. Je ne suis pas sûre que la Ville de Halle ait envie de développer des projets gigantesques pour désengorger la Wallonie !

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En fait, à Halle, ce sont des ponts différents et je pense qu'il ne faut pas être trop pessimiste parce qu'ils sont demandeurs d'autres choses.

Mme Pary-Mille (MR). – Donnant-donnant.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – On va essayer de régler le problème.

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

La question numéro 2 de M. Ancion à M. le Ministre Daerden, relative à «l'interdiction de circulation pour les véhicules à deux roues et les piétons sur la N633 entre le Pont de Chanxhe et le Pont de Scay», a été retirée, tandis que la question numéro 3 de M. Stoffels à M. le Ministre Daerden, relative à «la N3 et les dégâts aux maisons des riverains», a été

transformée en question écrite. Cela nous amène, en bonne logique, à la question numéro 4 de Mme Cassart-Mailleux.

QUESTION ORALE
DE Mme CASSART-MAILLEUX À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'AVANCEMENT
DU PROJET DE PÉAGE AUTOROUTIER»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'avancement du projet de péage autoroutier».

La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

J'aimerais dès lors vous poser les questions suivantes.

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

Une mise en œuvre dès 2007 est-elle encore envisageable ?

Dans votre réponse à ma question de juin dernier, vous m'aviez déclaré que le mot-clé était l'évolutivité du mécanisme. La vignette papier ne serait qu'une étape vers un système plus «technologique». Les autres Régions vous suivent-elles dans cette analyse. Est-il envisageable de mettre à profit les retards dans la mise en œuvre pour appliquer un système technologique ?

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

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

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Avez-vous vu ma carte de vœux ? *(Rumeurs.)* Vous ne l'avez pas reçue, quel dommage ! *(Rires.)*

En fait, ma carte de vœux, c'est ma vignette.

Je pense que la vignette est un bon dossier. Le Gouvernement est souverain. Il a dit qu'il fallait un accord de coopération. Il a raison.

À ce moment même, il n'y a pas encore d'accord de coopération. Vous pouvez donc m'interroger mille fois, tant qu'il n'y en aura pas, les choses seront impossibles.

Malgré les difficultés qui m'ont été imposées, les choses ne sont toutefois pas impossibles. J'essaie quand même d'avancer, mais sans l'accord des deux autres Régions, rien ne changera.

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

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

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

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

QUESTION ORALE DE M. THISSEN À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA RÉPARTITION DES BUDGETS DISPONIBLES À LA DIRECTION DES ROUTES DE VERVIERS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Thissen à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la répartition des budgets disponibles à la direction des routes de Verviers».

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

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

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

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

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

C'est le cas du Sud de l'arrondissement de Verviers. En effet, lors de la présentation du programme 2006-

2008, certains chiffres sont interpellants. On peut, en effet, constater que le Sud de l'arrondissement est défavorisé en termes d'euros par kilomètre d'investissement et d'entretien extraordinaire : 26.559,96 euros/kilomètre pour le Sud, 35.836.93 euros/kilomètre pour Verviers et 36.561,93 euros/kilomètre pour Saint-Vith, soit une différence moyenne de 9638,85 euros/kilomètre.

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

Sur le plan des adjudications, quand on considère à l'horizon 2001-septembre 2005, les différences avec Saint-Vith sont flagrantes en termes d'investissement et d'entretien extraordinaire. On note en effet une différence de 40.213.2 euros/kilomètre, soit en moyenne 10.053,3 euros/kilomètre par an.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En ce qui concerne l'entretien extraordinaire essentiellement consacré à la reconstruction des revêtements routiers, le District de Stavelot représente 1.843.000 m^2 sur l'ensemble du territoire géré par la Direction de Verviers, soit 22,7 % de revêtements.

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

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

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

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

M. Thissen (cdH). – Je vous remercie pour votre réponse détaillée. Les autorités communales doivent

donc savoir que la répartition se fait équitablement. Vous m'indiquez en outre qu'aujourd'hui, des projets attendent que les autorités locales prennent leurs responsabilités.

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA DÉGRADATION DES NOMBREUSES PEINTURES MURALES DU MOYEN ÂGE EN RÉGION WALLONNE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la dégradation des nombreuses peintures murales du Moyen Âge en Région wallonne».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M. le Président. – Ceci clôture notre ordre du jour.

La séance est levée.

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

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

BEP	Association intercommunale du Bureau économique de la Province de Namur
CET	Centre d'Enfouissement technique
CIE	Commission interministérielle de l'Environnement
CPAS	Centre public d'Aide sociale
CRAT	Commission régionale pour l'Aménagement du Territoire
CWATUP	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Territoire
CWEDD	Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine
DGEE	Direction générale de l'Économie et de l'Emploi
DGRNE	Déclaration générale des Ressources naturelles et de l'Environnement
DGTRE	Direction générale des Technologies, de la Recherche et de l'Énergie
DPR	Déclaration de Politique régionale
ECS	Electrabel Consumer Solutions
GRD	Gestion du Réseau de Distribution
GRACQ	Groupe de Recherche et d'Action pour des Cyclistes quotidiens
ICEDD	Institut de Conseil et d'Études en Développement durable
ISSeP	Institut scientifique de Service public
MET	Ministère de l'Équipement et des Travaux
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
RAM	Risques d'Accidents majeurs
RAVeL	Réseau autonome des Voies lentes
RFID	Radio Frequency Identification
RTBF	Radio Télévision belge de la Communauté française
RTE	Réseaux transeuropéens
SAB	Société de Développement et de Promotion de l'Aéroport de Liège-Bierset
SAED	Sites d'Activité économique désaffectés
SIR	Site d'Intérêt régional
Sofico	Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement
SRPE	Site de Réhabilitation paysagère environnementale
SRWT	Société régionale wallonne des Transports
TEC	Transports en Commun
UVCW	Union des Villes et Communes de Wallonie
V.A.W.T.	Vertical Axis Wind Turbines
ZACC	Zone d'Aménagement communal concerté