

PARLEMENT WALLON

SESSION 2006-2007

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Séance publique de Commission*

Commission de l'Aménagement du Territoire, des Transport, de l'Énergie et du Logement

Lundi 14 mai 2007

SOMMAIRE

- 4 OUVERTURE DE LA SÉANCE
- 4 ONZIÈME RAPPORT ANNUEL DU MÉDIATEUR DE LA RÉGION WALLONNE (DOC. 543 (2006-2007) — N° 1)
- 4 EXPOSÉ DE M. FRÉDÉRIC BOVESSE, MÉDIATEUR DE LA RÉGION WALLONNE (Orateur : M. Bovesse)
- 5 ÉCHANGE DE VUES (Orateurs : M. Antoine, Ministre, M. le Président, MM. Petitjean, Pire, Grommes, Onkelinx, Bovesse)
- 9 INTERPELLATIONS
- 9 de Mme Cornet sur « les décisions prises par le Gouvernement dans le cadre des dossiers de la E420, N5 et RN54 », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : Mme Cornet, M. Antoine, Ministre)
- 10 de M. Onkelinx sur « la maîtrise de l'urbanisation à proximité des établissements « SEVESO » », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : M. Onkelinx, M. Antoine, Ministre)
- 12 QUESTIONS ORALES
- 12 de M. Collignon sur « la nécessité de répondre aux attentes quotidiennes des personnes handicapées dans les sociétés de logement », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : M. Collignon, M. Antoine, Ministre)
- 12 de M. Collignon sur « le transport en commun en Wallonie et le stationnement des voitures dans les parkings de la SNCB », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : M. Collignon, M. Antoine, Ministre)
- 13 de M. Collignon sur « la problématique liée à la surveillance des aéroports », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : M. Collignon, M. Antoine, Ministre)
- 14 de M. Petitjean sur « l'action auprès du tribunal de Namur de Jet4You », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : M. Petitjean, M. Antoine, Ministre, M. Stoffels, Mme Colicis)
- 15 de M. Stoffels sur « le refus d'offre de logements sociaux », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : M. Stoffels, M. Antoine, Ministre)
- 16 de Mme Colicis sur « le problème de la part détenue par la commune d'Ham-sur-Heure dans le capital de la SCRL « la Carolorégienne » », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : Mme Colicis, M. Antoine, Ministre)
- 17 de M. Calet sur « la simplification des procédures nécessaires à l'octroi de primes à l'énergie pour les particuliers, notamment celles visant les constructions en bois - Précisions », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial (Orateurs : M. Calet, M. Antoine, Ministre, M. le Président)

- 18 de M. Borsus sur « la Cellule Espace », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Borsus, M. Antoine, Ministre)
- 19 de M. Stoffels sur « le Conseil supérieur du logement », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Stoffels, M. Antoine, Ministre)
- 20 de M. Borsus sur « la révision des plans de secteur », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Borsus, M. Antoine, Ministre)
- 21 de M. Borsus sur « les permis pour maisons groupées », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Borsus, M. Antoine, Ministre)
- 22 de M. Borsus sur « la zone d'aménagement communal concerté et le plan communal d'aménagement », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Borsus, M. Antoine, Ministre)
- 23 de Mme Bidoul sur « les programmes d'insonorisation des maisons riveraines des aéroports », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Bidoul, M. Antoine, Ministre)
- 24 de Mme Bidoul sur « le titre de transport inter-opérable SNCB-TEC », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Bidoul, M. Antoine, Ministre)
- 24 de Mme Bidoul sur « la pratique du vélo en Wallonie », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Bidoul, M. Antoine, Ministre)
- 25 de Mme Bidoul sur « les terrains d'ULM en Wallonie », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Bidoul, M. Antoine, Ministre)
- 26 de Mme Dethier-Neumann sur « l'implantation d'un méga centre commercial à Farciennes », et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Dethier-Neumann, M. Antoine, Ministre)
- 27 ORGANISATION DES TRAVAUX
(Orateurs : M. le Président, M. Antoine, Ministre)
- 29 LISTE DES INTERVENANTS
- 30 ABRÉVIATIONS COURANTES

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRANSPORT, DE L'ÉNERGIE ET
DU LOGEMENT

Présidence de M. Willy Borsus, Président

- La séance est ouverte à 14 heures 21 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

Je vous prie d'excuser l'absence de Mme Lissens.

ONZIÈME RAPPORT ANNUEL DU MÉDIATEUR DE LA RÉGION WALLONNE (DOC. 543 (2006-2007) — N° 1)

EXPOSÉ DE M. FRÉDÉRIC BOVESSE, MÉDIATEUR DE LA RÉGION WALLONNE

M. Frédéric Bovesse, Médiateur de la Région wallonne. – Au cours de l'exercice présenté, notre service a traité 2.182 dossiers, dont 1.038 concernent l'ensemble de vos compétences.

En matière d'aides à l'embellissement, nous avons, lors de notre précédent rapport, insisté auprès de l'Administration afin de mieux donner la parole aux demandeurs. Des mesures ont été prises en la matière.

Pour ce qui est des sanctions urbanistiques, je ne m'attarderai pas sur le sujet puisque votre projet de décret a déjà été approuvé en Commission et devrait l'être également, ce mercredi, en séance plénière.

Je dirai que notre vision rejoignait celles du Conseil d'État et du CRAT pour ce qui est de la chronologie entre la transaction et la régularisation.

Le Ministre a précisé que les amendes transactionnelles seront payables avant la délivrance du permis de régularisation.

J'ajouterai toutefois que cette politique requière un constat réel de l'infraction urbanistique. Or, force est de constater que certaines communes ou certains fonctionnaires délégués font preuve de réticence lorsqu'il faut attester l'infraction.

De même, une totale implication et une pleine participation des parquets sont nécessaires. Ce ne fut pas toujours le cas par le passé.

La déclaration urbanistique s'inscrit pleinement dans une politique de simplification administrative. Nous avons néanmoins relevé certaines difficultés lorsque la commune délivre une déclaration alors qu'une demande de permis d'urbanisme aurait dû être introduite en bonne et due forme. Il y a donc lieu de travailler à une juste adéquation entre l'intervention du fonctionnaire délégué et celle de la commune.

Lors du précédent rapport, nous avons évoqué des problèmes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, notamment pour ce qui concerne les complexes cinématographiques. Vous nous aviez dit à l'époque que les normes urbanistiques diffèrent de celles en vigueur dans les maisons de repos et de soins de santé. Vous aviez évoqué l'institution d'une plateforme de discussion avec la Ministre Vienne. Qu'en est-il aujourd'hui ?

En matière de logements, l'essentiel des dossiers rencontrés est de s'y rencontrer, au cours de l'exercice rapporté, concerne les primes au logement, notamment pour les constructions, les prêts jeunes ou l'absence de recours.

Vous aviez annoncé une réforme des prêts jeunes. Est-elle en cours ?

De même, vous aviez soulevé l'opportunité de constituer un groupe de travail relatif aux primes à la réhabilitation. Qu'en est-il ?

En matière d'ADeL, vous n'êtes pas sans savoir que des situations dramatiques ont vu le jour, notamment auprès des populations à faibles revenus pour qui le report répété de paiement n'est pas sans poser de problèmes.

Nous avons travaillé de concert avec votre Cabinet et celui du Ministre Daerden pour résoudre cette difficulté, et avons notamment convenu d'une rencontre mensuelle avec l'Administration pour suivre l'évolution de ce dossier.

En ce qui concerne les logements sociaux, vous aviez évoqué l'instauration d'un formulaire unique afin d'impulser une logique d'égalité et d'équité au sein de toutes les sociétés de logements. Je ne vous cache pas que certaines sociétés de logements sont de plus en plus réticentes à répondre à des travaux de salubrité et de nécessité et ont tendance à s'en remettre aux PEI.

Une autre source de difficulté est la définition d'une « pièce d'habitation » ou « chambre ». Une pièce complémentaire entraîne un surcoût chez le locataire, mais alors que le Code du Logement donne des dimensions de deux mètres sur deux mètres pour cette pièce, un arrêté du Gouvernement situe sa superficie à 6,5 mètres carrés. Nous avons engagé une réflexion avec la SWL pour que la norme de 6,5 mètres carrés de surface soit la seule valable.

Nous avons également insisté sur la nécessité d'activer davantage la notion de logement proportionné en cas d'urgence sociale. Il existe, certes, une possibilité de dérogation, mais les communes sont réticentes à l'appliquer.

Pour ce qui est du secteur des transports en commun, nous avons été confrontés à vingt réclamations, essentiellement pour des problèmes de contrôle des titres de transport.

À cet égard, nous considérons qu'il est important de distinguer le passager distrait, qui serait en faute par maladresse, du fraudeur conscient de son acte.

En ce qui concerne les compétences relatives à l'énergie, nous avons traité plus de 480 dossiers au cours de l'exercice rapporté, essentiellement pour des demandes introduites hors délais. Ce chiffre doit naturellement être mis en parallèle avec l'explosion des demandes générales du secteur.

Je tiens à souligner que nous entretenons d'excellents contacts avec l'Administration afin de rencontrer les demandes du public.

À ce titre, nous avons récemment reçu un courrier de cette même Administration nous faisant état de son souhait d'entamer une réflexion avec le Cabinet en matière de « traitement des délais ». Il s'agit là d'une démarche témoignant de la grande ouverture d'esprit et du souci d'efficacité de l'Administration.

Enfin, il me faut signaler, pour être complet, quelques dossiers relatifs à la non-réception de certaines demandes ou à l'égarement de celles-ci.

ÉCHANGE DE VUES

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je souhaite dire, en préambule, que le rapport du Médiateur est pour moi l'occasion de vérifier l'application des législations et d'éventuellement corriger le tir si cela s'avère nécessaire.

En matière de déclaration urbanistique, le projet de décret a été voté en Commission sans la moindre expression négative. Je tiens, à cette occasion, à remercier tout particulièrement l'Opposition pour son excellent travail.

Comme vous l'avez parfaitement dit, l'élément-clé, en la matière, est le moment du paiement. Le règlement de l'amende doit précéder l'introduction de la demande.

Les contacts avec les Parquets sont excellents. Ils ont l'assurance que les nouveaux dispositifs seront bien d'application et que les exécutions forcées seront suivies. Toutefois, nous avons souhaité instaurer une période de tolérance lors de l'entrée en vigueur du décret afin de ne pas poursuivre les personnes souhaitant régulariser leur situation.

Pour ce qui est des travaux d'embellissement, il faut une nécessaire hiérarchisation dans la restructuration du bâtiment. Je ne peux donc pas vous suivre lorsque vous recommandez le libre choix. À titre d'exemple, il est naturel que les mesures élémentaires pour une toiture soient prises avant qu'on ne rénove une façade.

La déclaration urbanistique n'est juridiquement pas un acte administratif. C'est le demandeur qui pose l'acte, il est donc difficile d'imaginer une procédure de recours. Mais le Collège peut stipuler qu'une déclaration est fautive ou erronée et, dès lors, recommander l'introduction, par exemple, d'un petit permis.

Je précise que ces petits permis ont fortement simplifié la vie des citoyens, puisqu'ils s'inscrivent dans le giron communal.

En matière de mobilité réduite, le Gouvernement a institué une plateforme commune avec les services de la Ministre Vienne et un label sera d'ailleurs décerné par celle-ci.

Je tiens à rappeler que le décret relatif aux infractions urbanistiques sera réellement un décret de pacification puisque les règles seront claires et connues de tous.

Pour ce qui est du Logement, le formulaire unique est en bonne voie et on sera dorénavant « candidat » pour toute une région.

Je tiens également à préciser que, si nous pouvons comprendre certains refus en matière de logements sociaux, d'autres ne sont pas acceptables. On ne peut refuser un logement, parce qu'on souhaite choisir ses voisins ou la rue dans laquelle on veut loger.

Il nous reste actuellement 20.000 à 25.000 demandes à pourvoir, mais notre programme est ambitieux. Il faut que les crédits suivent et nous permettent de maintenir le rythme de 2.000 logements annuels. Des circulaires partiront d'ailleurs dès demain dans les communes.

Pour ce qui est de la définition de l'« enfant à charge », nous appliquons la législation Taminiaux. Si un enfant majeur bénéficie d'une allocation sociale, il ne peut naturellement plus être considéré comme un enfant à charge.

La nouvelle réglementation en matière de « noyau d'habitation » est prévue pour la fin de cette année, voire au plus tard pour le début de l'année prochaine.

En ce qui concerne les logements proportionnés, vous devez savoir que 47% de nos logements sont sousoccupés. Nous avons envisagé la modification des baux en cours, mais cela s'est avéré trop difficile à mettre en oeuvre. Par contre, pour les nouveaux baux, une durée de trois ans sera d'application. Nous vérifierons au terme de ce délai l'évolution de la situation du locataire.

Pour ce qui est des ADeL, il est vrai qu'il reste des difficultés à résoudre et que nous devons encore faire mieux.

Il me faut également préciser que le « prêt jeunes » est un droit subjectif et que les juridictions ordinaires peuvent toujours être saisies pour le faire valoir.

Votre rapport mentionne également la nécessité de rappeler systématiquement l'existence du Médiateur. Je peux vous dire que c'est déjà le cas dans nos documents, mais si vous souhaitez formuler des suggestions particulières, elles seront les bienvenues.

J'ai particulièrement apprécié, dans votre rapport, les lignes concernant l'amélioration de la situation des riverains des aéroports. Lorsque j'ai pris mes fonctions, vingt maisons étaient isolées. Aujourd'hui, il y en a plus de 1.500 et le nombre de plaintes est, comparé à celles relatives à l'aéroport de Zaventem, extrêmement faible.

Vous avez parlé du cas d'un riverain qui se plaignait de la dévalorisation de son patrimoine en dehors des zones. Cela m'inquiète. J'ai toujours essayé de tendre la main aux riverains. Un sondage a montré que 85% des riverains sont satisfaits des procédures mises en place par la Région. Ils se plaignent surtout de la lenteur de l'exécution des différentes mesures. Le Gouvernement a d'ailleurs lancé un audit à ce sujet. Je peux également vous dire que, selon différentes études, la valeur de l'immobilier a augmenté de 11% dans plusieurs localités de la région liégeoise. On constate également des locations dans les zones à 750 euros par mois avec des files d'attente ! Donc, ce cas particulier, en moyenne, ne se vérifie pas.

Concernant les TEC, quelqu'un qui ne peut pas montrer son titre de transport n'est pas automatiquement considéré comme un fraudeur mais comme quelqu'un qui est démuné d'un titre de transport. La personne peut l'avoir oublié chez elle. Le grand problème est le moment où elle déclare avoir perdu son ticket. A ce sujet, nous avons imposé la montée dans le bus par l'avant. Auparavant, c'était par l'arrière ou par le milieu et le chauffeur ne pouvait vérifier matériellement le titre de transport. Aujourd'hui, il y a un contact avec le chauffeur qui est véritablement le patron du bus. Si l'on prend les TEC de Liège, cela a fait gagner en moyenne 24% de recettes. Tous nos concitoyens ne sont pas négligents en la matière. Il faut simplement rappeler qu'il y a des règles et j'estime que nous avons un meilleur contrôle à l'heure actuelle. Je peux vous annoncer que nous allons déposer un décret portant sur les sanctions des incivilités dans les bus. Des amendes administratives seront perçues immédiatement.

On a déjà beaucoup parlé du transport scolaire. Le système, il est vrai, est lourd et c'est consécutif au décret de M. Daras. Le décret sur la neutralité a complètement modifié la carte : les « rayons » du libre-choix sont beaucoup plus petits que par le passé. Nous devons faire en sorte qu'il y ait un minimum de rationalité dans ce domaine.

Vous avez eu de nombreuses plaintes dans le domaine de l'énergie mais nous avons eu beaucoup de demandes ! Dans votre rapport, page 90, vous parlez de 17.000 demandes de primes. Or, il y en a eu 33.000 pour l'année 2006. Des renforts de personnel ont été décidés. Au total, il y a 18 personnes en plus depuis 2004. Et surtout, nous avons pris un arrêté coercitif : c'est 90 jours plus une période de 30 jours s'il manque des éléments dans le dossier. Tous les dossiers 2007 qui ont été introduits, connaissent la nouvelle réglementation et il n'y a donc plus de plaintes. Toute l'équipe de « rattrapage » travaille sur juillet et août 2006. Je prends bonne note de votre suggestion d'indiquer sur le formulaire la procédure administrative.

Vous souhaitez l'instauration d'une instance de recours. Ce n'est pas nécessaire selon moi car la plupart des dossiers sont éligibles, à hauteur de 90%. Nous avons supprimé une procédure fâcheuse : le demandeur devait prouver qu'il avait acquitté la facture. On s'en tient aujourd'hui simplement à l'existence de la facture.

Voilà, j'en ai terminé, M. le Médiateur. Ces différentes mesures devraient améliorer le score de votre principal fournisseur !

M. le Président. – Un parlementaire souhaite-t-il intervenir ?

M. Charles Petitjean (FN). – Il est vrai que le Médiateur n'est pas toujours facile à trouver dans le répertoire téléphonique. Il faut revoir la chose.

Vous ne parlez pas, dans votre Rapport, des problèmes de pollutions intérieures dans les maisons qui sont dues à des faits extérieurs. Qu'en est-il ?

Autre problème, celui provoqué dans les habitations par le bruit, les dépôts de ferraille, de bois ou de détrit.

Je pense également au manque d'accessibilité aux étages des habitations. C'est un problème souvent évoqué, vous n'en parlez pas.

M. Charles Pire (FN). – Vous avez fait un grand exercice de haute diplomatie. Vous dites que le nombre de dossiers a augmenté dans vos services parce que vous êtes plus connu qu'auparavant. Vous n'avez jamais osé dire que cela était dû à l'action de l'administration.

Ne pensez-vous pas, en matière d'infractions urbanistiques, qu'une meilleure police urbanistique pourrait améliorer les choses ?

N'y a-t-il pas souvent des cas d'infractions urbanistiques qui sont davantage des troubles de voisinage et qui pourraient, dès lors, être traités par la justice de Paix.

M. Herbert Grommes (cdH). – Sur combien de personnes porte l'étude de satisfaction ? Que va mesurer cette étude ? Concerne-t-elle les administrations ou les services du Médiateur ?

M. Alain Onkelinx (PS). – On connaît tous les problèmes survenus dans le logement social. Les sociétés ont changé leur comportement dans l'attribution des logements. Je pensais que le nombre de sollicitations auprès du Médiateur allait diminuer. Selon votre Rapport, ce n'est pas la cas.

Il y aurait aussi dû y avoir plus de plaintes dans le secteur du transport, suite aux grèves dans les TEC. Dans votre rapport, je constate que cela n'apparaît pas.

M. Frédéric Bovesse, Médiateur de la Région wallonne. – Concernant la déclaration urbanistique, M. le Ministre, je signalerai que la nature juridique d'acte administratif donnée à cette déclaration est définie par l'Administration. C'est l'Administration qui a déterminé que c'était un acte administratif.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ce n'est pas possible. La déclaration est établie par le demandeur et non pas par le Collège qui ne fait qu'analyser la demande. Cela ne peut donc pas être un acte administratif.

M. Frédéric Bovesse, Médiateur de la Région wallonne. – Il faudrait confronter les différents points de vue pour clarifier les choses, le problème a été posé.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Bien sûr, pas de problème.

M. Frédéric Bovesse, Médiateur de la Région wallonne. – Concernant les aides à l'embellissement, vous n'étiez pas favorable à la modification du formulaire de demande alors que M. le Ministre Daerden l'était.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Oui, mais ses primes sont liées à un périmètre. Ce sont deux choses différentes. Cependant, si, pour vous, une simplification de formulaire est opportune, je n'y suis pas opposé.

M. Frédéric Bovesse, Médiateur de la Région wallonne. – Nous n'avons pas le même point de vue sur la valorisation des différents recours, même si les cas sont marginaux. Toute décision administrative, en ce compris l'octroi de primes, le prêt-jeune, doit pouvoir faire l'objet d'un recours.

Quant à l'étude de notoriété, elle est en cours, elle est dirigée vers la population. La question est celle-ci : « le citoyen wallon connaît-il le service du Médiateur, sait-il à quoi il sert ? » J'en transmettrai les résultats au Parlement. Au niveau de la communication, nous utilisons des *newsletters* pour informer les parlementaires, les associations, les forces vives économiques et sociales, ainsi que les responsables communaux et provinciaux. Nous disposons aussi de permanences décentralisées.

Les pollutions dans les logements dues à des causes extérieures relèvent d'un problème de salubrité. Je peux comprendre des problèmes liés au bruit ou au vandalisme dans les logements sociaux. Le phénomène des décharges sauvages existe bien évidemment. Quant au problème de l'accès aux étages des logements, nous avons déjà été interpellés par des personnes handicapées mais rarement.

Quant aux infractions urbanistiques, je faisais surtout allusion à un type de dossier, celui de la construction de lignes à haute tension où les infractions perdurent sans que l'Administration ne réagisse. Cela attire davantage mon attention.

Concernant la police urbanistique, nous verrons si la législation répond à l'ensemble des préoccupations qui sont énormes. Ne confondons pas les conflits de voisinage et les infractions urbanistiques. Une affaire privée ne doit pas devenir une affaire publique.

Il est effectivement étonnant qu'il n'y ait pas eu plus de plaintes concernant les TEC, le logement social ou le FOREM. Au niveau du logement social, il y a eu seulement 150 déclarations, c'est très marginal.

Je préciserai que le médiateur peut être saisi relativement à des comportements qui déplaisent à certains citoyens mais, la plupart du temps, il est saisi par rapport à des actes administratifs. Cela limite le champ d'application de l'institution.

M. Alain Onkelinx (PS). – Il n'y a pas eu de « pic » pendant les grèves des TEC ?

M. Frédéric Bovesse, Médiateur de la Région wallonne. – Non, mis à part des demandes de remboursement de tickets.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Chaque année, nous faisons une enquête de qualité à propos des TEC. Nous sondons les clients et nous utilisons de faux clients pour vérifier l'accueil, la propreté et la ponctualité des bus.

Concernant les grèves, on s'adresse davantage à la SRWT et à moi-même qu'au Médiateur.

M. le Président. – Il n'y a plus d'intervenants. Je clôture ici l'examen du Rapport du Médiateur de la Région wallonne et le remercie pour sa présence.

INTERPELLATIONS

M. le Président. – Je vous signale que la question orale de M. Crucke portant sur « les marchés publics dans le cadre du programme exceptionnel d'investissement (PEI) » ainsi que la question orale de M. Grommes portant sur « le déménagement du Guichet de l'Energie à Eupen » sont retirées.

INTERPELLATION DE MME CORNET À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR « LES DÉCISIONS PRISES PAR LE GOUVERNEMENT DANS LE CADRE DES DOSSIERS DE LA E420, N5 ET RN54 »

Mme Véronique Cornet (MR). – Le 16 avril, je vous interpellais sur plusieurs dossiers dont celui de la E420. Vous me demandiez alors d'être patiente et d'attendre le 19 avril date à laquelle le Gouvernement wallon dégagerait les options qui l'engageaient dans ce dossier.

J'ai lu très attentivement l'ensemble des communiqués et articles de presse publiés suite au Gouvernement « mobilité ». Si j'ai bien compris, la seule décision prise par le Gouvernement est d'avoir initié le complément de contenu d'études d'incidences intégrant la solution « trident ». Il faudra encore désigner le bureau d'études.

Vous souhaitez « prendre une option telle qu'on ne puisse plus revenir en arrière par la suite ». J'aurais dès lors souhaité savoir en quoi cette décision est formalisée. Par ailleurs, vous semblez parler du « trident » comme si ce scénario était connu de tous. Ce n'est évidemment pas le cas. Nous aurions donc souhaité que vous nous le présentiez en détail. Etant désormais officiel, je suppose tout de même que vous accepterez de sortir de votre mutisme en ce qui le concerne. Quel est précisément le projet du Gouvernement ?

Pourriez-vous tout d'abord nous présenter les décisions prises par le Gouvernement wallon « mobilité » en ce qui concerne les dossiers de la E420, de la N5 et de la RN54 ?

En ce qui concerne la route à l'ouest, suivra-t-elle exactement le même tracé que celui du tracé ouest repris par l'étude d'incidences ? Si non, quel sera précisément le tracé suivi par cette voirie et de quel point partira-t-elle ? Qu'entendez-vous par tracé « allégé » ? S'agira-t-il d'une autoroute ou d'une nationale ?

En ce qui concerne la N5, qu'entendez-vous précisément par « réaménagement en boulevard urbain » ?

Pour ce qui est du tracé Est, d'où partira-t-il précisément ? Pourriez-vous nous le décrire ? S'agira-t-il d'un nouveau tracé ou d'un aménagement de routes existantes ?

Où en êtes-vous précisément dans le dossier de la N54 ? Qu'en est-il de son financement puisque ce dossier ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il est vrai que le Gouvernement wallon a pris différentes options suite à la délivrance d'un permis concernant la sortie sud de Charleroi. Il était impératif de respecter les différentes procédures, sinon, nous ouvrons la porte à de multiples recours. Tout le monde est d'accord sur le fait que la sortie sud de Charleroi est encombrée et qu'il faut une solution même s'il n'existe pas de solution miracle. Le Gouvernement ne peut pas se précipiter en la matière sans respecter des procédures indispensables qui pourraient, par ailleurs, faire évoluer le dossier.

En juin 2004, mon prédécesseur avait mis en évidence de gros problèmes de mobilité pour le trafic de niveau local et supralocal. L'étude d'incidences a montré qu'une voirie de grand gabarit n'était pas la solution. Tout le Gouvernement wallon, les services de M. Daerden et mes services ont imaginé une solution alternative : le « trident » avec trois voies de circulation dont le principe consiste en :

- l'amélioration et le prolongement de la voirie joignant la RN5 à la sortie du ring R3 ;
- l'amélioration en boulevard urbain de la RN5 existante ;
- la création d'une nouvelle voirie joignant la RN5 à la portion est du ring R3.

Le projet technique n'est pas encore établi. S'il l'était déjà, nous serions en contradiction avec la procédure. Le projet ne sera adopté par le Gouvernement que lorsque l'étude d'incidences sera réalisée et sur l'avis de la CRAT.

Par ailleurs, le 19 avril, le Gouvernement a décidé de se conformer à la directive plan-programme 2001/42/CE du 27 juin 2001.

Dans la mesure où le Gouvernement sortant n'avait pas respecté l'engagement de transposer cette directive avant le 21 juillet 2004, cela a été fait dans le cadre du décret RESA.

Un complément d'étude d'incidences sera nécessaire pour nous mettre en conformité avec la directive européenne.

Aujourd'hui, 36 tracés sont analysés. Il y a donc clairement une volonté politique d'aboutir. Mais, la procédure suivra son cours, les consultations officielles auront lieu. À ce stade, l'intention est incontestablement la mise en place du « trident » tel que je vous l'ai exposée.

Pour ce qui est de la RN54, un tracé a été privilégié. Je vous le ferai parvenir.

Mme Véronique Cornet (MR). – Je pense que le Gouvernement a fait de la communication sur le sujet, mais, en ce qui concerne la E420 et la N5, il n'y a malheureusement rien de réellement neuf.

Les délais que vous aviez annoncés en matière d'études d'incidences n'ont pas été respectés. Aujourd'hui, vous admettez que la démarche était risquée et que vous vous exposez à l'introduction de recours.

Je partage le point de vue selon lequel il n'y aura pas d'unanimité en la matière et qu'il faut une sortie Sud à Charleroi. Mais, j'attire néanmoins votre attention sur un point : au niveau du tracé-Ouest, là où vous souhaitez le relier avec le tracé-Est, il existe aujourd'hui-même, aux heures de pointe, des files interminables. Il faut donc s'orienter vers une solution à long terme et ne pas gaspiller les deniers publics.

INTERPELLATION DE M. ONKELINX À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR « LA MAÎTRISE DE L'URBANISATION À PROXIMITÉ DES ÉTABLISSEMENTS « SEVESO » »

M. Alain Onkelinx (PS). – Lorsqu'une demande de permis porte sur un bien situé à proximité d'un établissement SEVESO, ou d'une zone dans laquelle peuvent s'implanter des établissements SEVESO, une demande d'avis doit être adressée à la cellule RAM. Le CWATUP impose cette demande d'avis sans nuance relative à l'importance du projet urbanistique.

De plus, il ne définit pas la notion fondamentale de « proximité » pour la mise en oeuvre de la consultation.

La cellule RAM remet des avis défavorables dans presque tous les cas dès lors qu'un projet urbanistique est situé à moins de deux kilomètres d'un site SEVESO.

Par ailleurs, le fonctionnaire délégué suit systématiquement l'avis de la cellule RAM afin de ne pas voir sa responsabilité engagée en cas d'accident.

Un réel blocage de la situation urbanistique entrave dès lors les tentatives de requalification urbaine des villes industrielles.

Un projet de décret est en préparation afin de débloquent la situation. Pouvez-vous nous donner son calendrier d'avancement ? Ce projet de décret prévoit la définition de périmètres « SEVESO » sur base d'études réalisées par l'université polytechnique de Mons. Ces périmètres prendront-ils en compte les particularités des villes industrielles ? La problématique des canalisations qui alimentent certaines industries sera-t-elle également prise en compte ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je voudrais tout d'abord vous donner deux images fortes auxquelles j'ai récemment été confronté. La première me vient d'un témoignage de Lessines. Dans un site de treize lotissements, douze ont été vendus sans problème et le treizième a fait l'objet d'un refus parce que situé à proximité d'un site SEVESO ! Le second exemple vient de la même commune. Le transfert d'un siège d'un CPAS, dans la même rue, passant du bloc de maisons situé à droite au bloc de maisons situé à gauche, a aussi été refusé parce que situé à proximité d'un site SEVESO !

Par contre, il y a peu, je me suis rendu près de Cologne récemment et ai pu visiter le site de BASF. Il s'étend sur 730 hectares et occupe plus de 35.000 travailleurs. Et bien, on continue à urbaniser à la sortie-même du site !

Et je ne parle même pas de la France, où les entreprises ont la priorité sur le territoire !

Vous voyez qu'en Europe, nous pouvons échafauder des directives communes, mais que les applications peuvent être pour le moins différentes.

En ce qui nous concerne, mon prédécesseur a imposé, en juillet 2000, la consultation systématique de la cellule RAM de l'Administration. Mais il n'a jamais défini la notion de proximité ! Il a retenu arbitrairement et sans aucune définition scientifique la distance de 2.000 mètres. Cela n'a aucune valeur légale ! La faculté polytechnique de Mons, qui est en train d'élaborer les planches, a elle-même pu constater que, dans certains cas, on se situe à moins de 200 mètres.

Mon prédécesseur a donc retenu le principe de précaution maximale pour éviter toute difficulté. Les fonctionnaires délégués se comportent d'ailleurs très différemment d'une sous-région à l'autre. À Mons, l'avis de la cellule RAM est automatiquement suivi. À Liège, ils prennent du recul.

J'ai donc fait adopter un avant-projet de décret afin de permettre l'organisation d'un périmètre de protection sur une base scientifique en fonction du risque constaté.

Mais, le Conseil d'État a considéré, dans un premier avis, que les périmètres SEVESO relevaient de la directive Plan-Programme, ce qui nous conduirait à devoir solliciter des études d'incidences et d'être dès lors confrontés à de très longs délais. Toutefois, le Conseil d'État n'a pas exclu le principe de l'exemption après sollicitation du CRAT et de la CWEDD. C'est ce que nous avons fait.

L'avant-projet de décret a dès lors fait retour au Conseil d'État le 26 avril 2007. J'espère obtenir le nouvel avis endéans le mois et, qu'après les élections fédérale du mois de juin, le texte pourra vous être soumis.

J'ai d'ores et déjà pris la responsabilité de délivrer des permis en appliquant les principes de la directive. Elle dit, en effet, qu'il s'agit de ne pas mettre en oeuvre de nouvelles zones et de ne pas exposer des nouvelles personnes. Concrètement, passer du côté droit au côté gauche d'une même rue ne pose pas de problème, la création d'une crèche peut en générer puisqu'elle peut exposer de nouvelles personnes à un risque.

La faculté polytechnique de Mons est chargée d'établir 70 à 80 planches. Nous serons tous plus à l'aise quand un périmètre sera scientifiquement établi.

- M. Edmund Stoffels, Secrétaire, prend place au fauteuil présidentiel à 16 heures 08 minutes.

M. Alain Onkelinx (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse particulièrement rassurante.

Dans ma commune, ces décisions sont fondamentales car les investisseurs ont besoin de savoir qu'ils peuvent investir sans risquer de gaspiller leurs fonds.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. COLLIGNON À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA NÉCESSITÉ DE RÉPONDRE AUX ATTENTES QUOTIDIENNES DES PERSONNES HANDICAPÉES DANS LES SOCIÉTÉS DE LOGEMENT»

M. Christophe Collignon (PS). – Je souhaite attirer votre attention, Monsieur le Ministre, sur la représentativité des personnes présentant un handicap au sein des structures des sociétés de logement. Pour ma part, je pense que la mise sur pied d'un organe représentatif permettrait de prendre en compte les particularités de ce public auquel nous devons être très attentifs.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire si, sur un plan global, cette réflexion se retrouvera au sein du contrat de gestion à venir de la SWL ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour ce qui est de l'offre de logement, dans le plan de création de 2.000 logements publics par an décidé par le Gouvernement, différents points peuvent être mis en exergue par rapport à vos préoccupations. Je pense notamment aux petits logements, aux cologements et au fait de réserver des rez-de-chaussée pour répondre à des demandes spécifiques.

Par ailleurs, les contrats de gestion prévoient un devoir d'accueil et d'information pour le public porteur d'un handicap. Nous subventionnons également un certain nombre de canaux d'informations pour les personnes handicapées. Par ailleurs, en juin 2008, il y aura des élections au sein des CCLP. Nous allons mettre en oeuvre un battage maximum pour attirer l'attention sur la nécessité du vote et sur l'importance de la représentativité des personnes handicapées au sein des instances.

En outre, un budget de 25 millions d'euros est prévu pour l'aménagement des abords, escaliers et autres ascenseurs.

J'attire en outre votre attention sur le fait que ces politiques prennent également en compte la problématique des personnes âgées qui sont entrées en étant valides, mais qui, au fil des années, sont de moins en moins valides et mobiles. Nous devons nous adapter à cet état de fait.

M. Christophe Collignon (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et attire une nouvelle fois son attention sur l'importance de la création d'un organe qui serait représentatif des personnes porteuses d'un handicap.

QUESTION ORALE DE M. COLLIGNON À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE TRANSPORT EN COMMUN EN WALLONIE ET LE STATIONNEMENT DES VOITURES DANS LES PARKINGS DE LA SNCB»

M. Christophe Collignon (PS). – Vous n'êtes pas sans savoir, Monsieur le Ministre, que certains parkings de gare sont gratuits et d'autres pas. Je souhaite plaider pour la gratuité totale de ces lieux, car le paiement d'un poste de stationnement peut, sans conteste, constituer une entrave à la politique de mobilité.

Pourrais-je avoir votre avis en la matière ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La compétence relative à la SNCB relève du pouvoir fédéral. Néanmoins, nous pouvons dire que les Régions gravitent autour de cette compétence. Nous avons, par exemple, cofinancé le *park and rail* de Louvain-la-Neuve afin d'inciter l'automobiliste à basculer vers le train.

Par ailleurs, la SNCB, dans son contrat de gestion, a retenu une dizaine de gares-pilotes au sein desquelles elle a institué la gratuité du stationnement.

Je vous communiquerai le rapport d'évaluation dès que j'en disposerai.

Nous pouvons, de même, intervenir au niveau des crédits d'intermodalité. Douze millions d'euros sont prévus à cet effet pour des aménagements intermodaux.

J'attire votre attention sur le fait que la priorité doit être réservée aux bus pour arriver au plus près de la gare.

- *M. Willy Borsus, Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 16 heures 25 minutes.*

Aujourd'hui, plus de 6.000 hectares sont disponibles autour des gares wallonnes, dont 3.500 sont concernées par les zones blanches. Quelques fois, des trains y passent encore ; quelques fois, ce n'est plus le cas.

En matière de permis pour les RER, vous n'êtes pas sans savoir que, pour les gares, le problème n'est pas encore réglé. Nous devons également considérer qu'à l'avenir, davantage de bus locaux seront en circulation.

Je peux, en outre, vous annoncer qu'un accord est d'ores et déjà intervenu pour le ticket commun. La carte *multipass* permettra, le cas échéant, de payer également un emplacement de parking.

M. Christophe Collignon (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et voudrais attirer son attention sur la nécessaire distinction entre les zones urbaines et les zones rurales. Pour ces dernières, le problème du parking est nettement plus urgent à régler.

QUESTION ORALE DE M. COLLIGNON À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR « LA PROBLÉMATIQUE LIÉE À LA SURVEILLANCE DES AÉROPORTS »

M. Christophe Collignon (PS). – Je vous ai déjà interpellé sur la problématique liée à l'engagement de surveillants d'aéroport et plus particulièrement concernant le sort des 344 personnes qui ont satisfait au concours de recrutement organisé par le Selor pour le métier de « surveillants d'aéroport ».

A l'époque, vous nous faisiez état que cet examen avait été contesté devant le Conseil d'Etat et que vous vous engagiez à rechercher la solution la plus adéquate en la matière en vous basant, notamment, sur les résultats d'une enquête, demandée à votre initiative, sur la gestion des sites aéroportuaires wallons. Qu'en est-il de ce recours ?

D'autre part, nous savons qu'une réflexion existe au sujet de la politique aéroportuaire et également du dossier concernant la sécurité des aéroports et leur mode de gestion.

Cette réflexion est en cours depuis plusieurs mois, et on peut comprendre que le sort de la réserve de recrutement ait été gelé depuis. Mais le temps passe depuis la dernière évocation de ces dossiers, et il me semble utile de revenir aujourd'hui sur cette problématique, qui demande un maximum de clarté, tant pour la politique aéroportuaire que pour la situation des agents concernés et pour celle des personnes lauréates de l'examen de recrutement.

Pourriez-vous me dire si la consultation de la réserve de recrutement, en vue de pourvoir aux postes déclarés vacants, se poursuit encore à l'heure actuelle ?

Qu'en est-il des conclusions des réflexions sur la gestion de la sécurité des aéroports wallons ? A-t-on un schéma précis et définitif ? Pouvez-vous enfin nous annoncer si des décisions précises ont été arrêtées ou sont en passe de l'être ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nos aéroports se développent remarquablement bien. Ils se développent et ont donc besoin de sécurité.

Le Gouvernement précédent avait pris deux décisions. M. Michel, celle d'organiser l'examen dont vous avez parlé et M. Kubla, celle de confier l'ensemble des missions de sécurité aux deux gestionnaires de l'aéroport.

Je vous signale que les recours au Conseil d'État contre l'examen sont toujours pendants.

Suite à la demande des gestionnaires et à des plaintes de voyageurs contre certains contrôleurs de la sécurité, nous avons commandé une étude à un organisme international afin de voir ce qui est organisé à l'étranger.

Dans l'ensemble des aéroports en Europe, les agents relèvent des sociétés qui exploitent l'aéroport. Les conclusions de cette étude ont été présentées au Gouvernement et au Parlement il y a un an.

Nous avons demandé à ce consultant international de répartir les tâches qui doivent relever des sociétés elles-mêmes et celles qui doivent être confiées à des prestataires extérieurs.

Je suis favorable à une unicité de gestion, comme on le fait ailleurs.

Le Gouvernement m'a confié la mission d'analyser la possibilité d'une application de ce modèle et de rencontrer tout d'abord les syndicats.

Pour les personnes qui figurent dans la réserve de recrutement, on pourrait leur confier d'autres tâches comme celle du contrôle de la vignette.

En attendant, le Gouvernement a pris la décision de ne plus solliciter la réserve de recrutement. Pour les besoins nouveaux, il sera fait appel au secteur privé. Voilà les objectifs que nous voulons atteindre dans le cadre d'une concertation avec les syndicats.

M. Christophe Collignon (PS). – Une décision a donc été prise. Ce qui m'intéresse, ce sont les voies de réaffectation des candidats. J'espère qu'ils ne seront pas uniquement réaffectés dans le contrôle des vignettes. Je vous réinterpellerais sur leur sort. Soyez attentif à ces personnes qui ont réussi un examen.

QUESTION ORALE DE M. PETITJEAN À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR « L'ACTION AUPRÈS DU TRIBUNAL DE NAMUR DE JET4YOU »

M. Charles Petitjean (FN). – Le Ministère des Transports belges a octroyé à la compagnie JET4You une ouverture de ligne Casablanca-Charleroi-Liège-Casablanca.

Vous avez, avec raison, supprimé le saut de puce Charleroi-Liège.

Y a-t-il eu préalablement à l'autorisation donnée un contact avec l'administration wallonne ?

Aujourd'hui JET4YOU opère avec trois avions, n'occupe que 30 personnes mais envisage de gonfler sa flotte et de multiplier ses vols sur Charleroi. Aussi son action en justice semble démesurée en réclamant 3,3 millions d'euros alors que son chiffre d'affaires 2006 est en dessous des 20 millions d'euros.

N'est-ce pas un motif d'annulation de son action en justice ?

De plus, pour l'achat de billets, les passagers qui n'activent pas par internet et ne paient pas par carte de crédit se doivent de passer par l'aéroport et ont un ajout de 20 euros. Est-ce légal ?

Enfin le *cartering* ne serait pas effectué par une firme belge, Orly Fret. Est-ce normal ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je confirme que si j'avais été consulté préalablement au sujet de la décision de l'Administration fédérale de l'Aéronautique, qui a octroyé à la Compagnie JeYou des droits de trafic, j'aurais bien évidemment manifesté sans attendre mon désaccord.

Ce n'est qu'une fois avoir été averti de la volonté de la compagnie d'opérer le saut de puce entre Liège et Charleroi que j'ai été mis en mesure de prendre les dispositions utiles pour empêcher cette ineptie environnementale.

Quant au fondement de l'action en justice de Jet4You, je partage totalement l'opinion de l'Honorable Membre qui relève que la compagnie envisage de multiplier ses vols au départ de Charleroi.

Il est tout d'abord fort contestable de solliciter une réparation portant sur une période supérieure à l'interdiction.

Selon les informations recueillies, le taux de remplissage des avions de Jet4You au départ de Charleroi dépasse en outre bien le seuil de rentabilité moyen pour ce type de vol puisqu'il est supérieur à 70%.

Enfin, le dommage pour la compagnie semble nul puisqu'elle a récemment annoncé qu'elle avait l'intention de doubler ses vols à partir de Charleroi vers le Maroc.

D'autres arguments seront encore développés par les avocats de la Région dans cette affaire. Ils conduisent tous à la même conclusion: on ne perçoit pas en quoi la compagnie aurait été préjudiciée par la décision d'interdiction des sauts de puce; et ce d'autant qu'une solution alternative, sous la forme d'un navette de car, a été mise en place dès le premier jour au profit de ses clients.

M. Charles Petitjean (FN). – C'est un appel à capitaux. Cette compagnie veut porter sa flotte à 10 appareils. L'aéroport de Charleroi doit préciser les obligations qu'elle doit remplir dans le cahier des charges.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour les surtaxes, c'est toujours plus cher quand vous réservez autrement que par Internet.

M. Charles Petitjean (FN). – Les lignes envisagées seraient Charleroi-Marakech et Charleroi-Tanger. Il s'agirait de vols journaliers.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Oui, ils ont de grands projets pour Charleroi. C'est tout le paradoxe de la situation.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE REFUS D'OFFRE DE LOGEMENTS SOCIAUX»

M. Edmund Stoffels (PS). – Lors d'une discussion sur la politique en matière de logement, je m'aperçois que bon nombre de candidats-demandeurs pour un logement social refusent d'accepter une offre concrète faite par une SLSP. Ainsi, il paraît que sur 58 candidats chez NOSBAU à qui une offre a été faite, il y en a 26 qui ont refusé. Leur demande est par conséquent annulée mais ils peuvent se réinscrire et commenceront le parcours à nouveau *ab initio*.

Première question : quel est l'état de la question dans les 74 SLSP ? Quel est le taux de refus ? Quel est le taux de réinscriptions ?

Quels sont les principaux motifs en vertu desquels une offre est refusée par un demandeur ? S'agit-il de motifs parfois liés à la durée d'attente ? Dans combien de cas s'agit-il d'un refus lié à un manque de salubrité ? ou de charges locatives trop importantes ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'aurais voulu vous communiquer toutes les statistiques mais malheureusement nous ne les connaissons pas. Il n'y a pas d'inventaire des refus et des motivations qui en sont à l'origine. Il faut par ailleurs éclaircir le nombre de candidatures. Personne ne sait combien il reste exactement de candidats. Des personnes s'inscrivent parfois auprès de plusieurs sociétés. Dans la plupart des cas, il s'agit de candidatures formulées de façon trop imprécises par des candidats qui se trouvent temporairement dans une situation d'urgence. Il faut donc insister auprès des candidats locataires sur l'importance de l'acte que constitue le dépôt de leur candidature.

Des personnes refusent un logement parce qu'elles ne veulent pas vivre dans un certain quartier ou parce

qu'elles veulent être plus proche de connaissances. Je le rappelle, le droit au logement n'est pas un droit au logement que je choisis.

J'ai demandé à la Wallonne du Logement de réaliser un rapport plus global car les situations sont contrastées. La constitution d'une banque de données est prévue sur tous les paramètres de gestion et sur l'évolution des besoins en matière de logement.

Nous nous dirigeons à l'avenir vers un système de répartition des points où l'on donnera plus de points à l'ancienneté. Il faudra attirer l'attention de la Wallonne du Logement à ce sujet.

Le secteur public doit rester présent dans la construction et l'offre de logements. J'espère qu'avec l'augmentation de logements publics et de logements publics-privés, le Gouvernement atteindra l'objectif de 10.000 logements.

M. Edmund Stoffels (PS). – Il faut que le public soit présent, je partage votre point de vue.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Mais il faut aussi rappeler au locataire qu'il doit payer son loyer.

M. Edmund Stoffels (PS). – Le public doit rester présent pour éviter les dérives.

Je prends acte qu'il n'y a pas de statistiques. J'espère que vous allez demander à la SWL de dresser un tel rapport qui permettra d'évaluer la demande de logements sociaux et de déterminer si l'offre est adéquate.

QUESTION ORALE DE MME COLICIS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE PROBLÈME DE LA PART DÉTENUE PAR LA COMMUNE D'HAM-SUR-HEURE DANS LE CAPITAL DE LA SCRL «LA CAROLORÉGIENNE»»

Mme Ingrid Colicis (PS). – Le capital de la Carolorégienne compte 37760 parts, dont une est détenue par la commune de Ham-sur-Heure Nalinnes.

Dès lors, en application de l'article 148 code Wallon du Logement, le Conseil d'Administration de la Carolorégienne devra donc accueillir un représentant de cette commune et être composé à la proportionnelle de la somme des conseils communaux de Ham-sur-Heure et Charleroi.

Cependant, la commune d'Ham-sur-Heure — Nalinnes n'a dans la pratique aucune implication directe, notamment financière, dans les activités de la Carolorégienne.

Par ailleurs, la commune d'Ham-sur-Heure ne détient qu'une seule part dans le capital de la Carolorégienne, son exclusion ne contreviendrait donc pas à l'article 138§1er du code.

Enfin, la Carolorégienne n'est pas active sur le territoire de Ham-sur-Heure. Rien ne justifie donc la prise en compte de la composition du conseil communal de Ham-sur-Heure Nalinnes dans la composition des organes de direction de la Carolorégienne.

Que pense Monsieur le Ministre de cette situation qui relève de l'incohérence la plus totale, en regard du décret sur le code wallon du Logement qu'il a lui-même fait adopter par le PARlement wallon?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Historiquement, la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes est sociétaire au sein de la Carolorégienne. Elle y a en effet souscrit une part sociale de 0,49 euros, libérée à concurrence d'un quart.

Le programme de remembrement des sociétés de logement de service public locatives publié au Moniteur Belge du 13 novembre 2001 a inclus la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes dans la zone d'activité de la SLSP «Le Foyer de la Haute.-Sambre».

La décision prise alors par le Gouvernement précédent l'a été sur la base du Code du Logement qui avait permis ce remembrement.

La plupart des communes confrontées à ce type de situation ont, dès cette époque, demandé la désaffiliation aux SLSP qui ne les desservait plus dans le respect des dispositions de l'article 163 § 1er 5° du CWL, moyennant l'autorisation à la SWL lors des désaffiliations prévues par le décret régional wallon du 15 mai 2003. Par ailleurs, la SLSP aurait pu, à ce moment, proposer à la commune de se désaffilier.

La société de logement a, par courrier du 9 janvier 2007, proposé à la commune concernée de se retirer du nombre de ses coopérateurs.

En date du 4 avril 2007, le Collège des Bourgmestre et Echevins de ladite commune a répondu par la négative.

Il me semble que, tant la disposition du programme de remembrement des SLSP que l'impact de cette affiliation sur la composition des organes de gestion en application des dispositions du Code wallon du Logement, en l'absence de tout logement de la Carolorégienne sur le territoire de Ham-sur-Heure-Nalinnes, constituent un juste motif au sens de l'article 17 des statuts de la Carolorégienne pour exclure la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes.

Je tiens à attirer l'attention sur le fait que l'exclusion ou la désaffiliation de tout sociétaire doit se dérouler dans les six premiers mois de l'approbation des comptes annuels pour autant que ce remboursement ne porte pas atteinte à la situation financière de la société ou n'entame pas la part fixe du capital. Si tel était le cas, le remboursement serait postposé de six mois, sans intérêts jusqu'alors. Les paiements se font, le cas échéant, par ordre d'exclusion.

Mme Ingrid Colicis (PS). – La Carolo va mieux, je crois qu'elle pourra rembourser ! Nous avons inscrit ce point à l'ordre du jour de la prochaine assemblée générale. Ce sera ma dernière participation.

QUESTION ORALE DE M. CALET À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR « LA SIMPLIFICATION DES PROCÉDURES NÉCESSAIRES À L'OCTROI DE PRIMES À L'ÉNERGIE POUR LES PARTICULIERS, NOTAMMENT CELLES VISANT LES CONSTRUCTIONS EN BOIS — PRÉCISIONS »

M. Pol Calet (PS). – Lors de notre précédente rencontre, je vous interpellais, Monsieur le Ministre, sur la simplification des procédures nécessaires à l'octroi des primes à l'énergie pour les particuliers, notamment celle visant les constructions en bois. Je vous remercie de la réponse qui m'a été fournie.

Toutefois, certaines de mes interrogations étant restées en suspens, je me permets, ce jour, de vous interroger à nouveau.

Vous annoncez, une certaine lourdeur dans l'octroi des primes pour les constructions en bois, lourdeur qui pouvait, bien malencontreusement, décourager certains candidats.

Pourriez-vous nous dire, Monsieur le Ministre, quelles mesures vous souhaitez prendre à cet effet ? En terme d'objectifs, quel délai souhaitez-vous fixer pour l'octroi de cette prime ? Une date a-t-elle été déterminée pour l'application de ces nouvelles mesures ? D'autres primes à l'énergie sont-elles visées ?

L'objectif de ces primes étant bien évidemment de conjuguer économie d'énergie et respect de l'environnement et par là, de lutter contre la pollution générée par les gaz à effet de serre. Je vous félicite pour cette initiative et vous remercie pour les éclaircissements que vous pourrez me fournir.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Permettez-moi tout d'abord de vous dire que le montant octroyé pour les primes « énergie » à destination des citoyens qui rénovent ou construisent est en 2007 de 16 millions d'euros et non de 6. A ce montant, il faut ajouter toutes les aides en faveur des personnes morales et indépendants, ainsi que des sociétés de logement de service public. C'est donc près de 30 millions d'euros qui sont consacrés en 2007 aux aides URE.

Concernant les mesures visant à simplifier la procédure, qui ne concernent pas uniquement les primes pour les constructions en bois mais bien l'ensemble des primes énergie à destination des citoyens, des mesures d'urgence ont été prises en début d'année.

Notre politique a porté ses fruits. La Wallonie est une des rares régions où on constate une baisse de la consommation d'énergie. Nous faisons mieux que Bruxelles et que la Flandre.

Nous avons eu un succès important avec ces différentes primes. Aujourd'hui, nous en sommes à 33.000 dossiers. Nous avons, il est vrai, été quelque peu débordés. Des mesures ont été prises. Nous avons déposé un arrêté ministériel qui stipule que dans les 90 jours de la réception du dossier, la prime est considérée comme acquise, avec une période supplémentaire de 30 jours si le dossier n'est pas complet.

Nous devons encore récupérer toute l'année 2006. Nous en sommes au mois de juillet. Nous avons en outre recruté 18 personnes et décidé de supprimer notamment l'exigence de prouver le paiement de la facture.

Au niveau des primes, les nouveautés sont toujours annoncées au moment de « Batibouw », soit d'un an à un an.

Par exemple, à l'heure actuelle, nous payons pour le double vitrage mais également pour le double châssis, ce qui n'était pas le cas auparavant. Je vous signale aussi que les panneaux thermiques connaissent un très grand succès.

Toutes les primes connaissent d'ailleurs un certain succès, les guichets énergies fonctionnent très bien nous n'avons pas de problème budgétaire.

Nous sommes à l'avènement de prêts sociaux énergétiques. Le Gouvernement a approuvé cette formule, nous en sommes à la modélisation mathématique. Toutefois, je plaide pour qu'on puisse amortir ces montants d'un point de vue fiscal sur plusieurs années. J'ai plaidé pour cette formule auprès du Ministre Reynders et auprès de tous les Partis démocratiques.

Je puis vous dire que l'efficacité énergétique se porte bien en Wallonie.

M. Pol Calet (PS). – Je remercie M. le Ministre pour la qualité de sa réponse. Je pense que ce type de mesure est efficace et intégrée dans la vie du citoyen.

M. le Président. – La question orale de Mme Defalque sur « les « petits permis » et « le régime de la déclaration urbanistique préalable » est transformée en question écrite.

- Mme Véronique Bidoul, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel à 17 heures 18 minutes.

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

M. Willy Borsus (MR). – Le 3 mai dernier, en réponse à une interpellation sur le CWATUP, vous affirmiez que la Cellule de Développement territorial était saturée. Pouvez-vous préciser votre propos de l'époque ?

Par ailleurs, l'ordre du jour du Gouvernement du 10 mai dernier prévoyait une extension des missions de la même cellule. De quelles missions s'agit-il ?

Comment expliquez-vous l'extension des missions d'une cellule « saturée » ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La Cellule ne connaît qu'un seul problème : sa constitution.

Quand j'entends que M. Kubla parle d'extension de Cabinet, cela est inadmissible. Nous sommes en effet très loin de la « Cellule-Kubla » sur la restructuration des entreprises créée au sein-même de son Cabinet et politisée au point d'employer le futur bourgmestre de Braine-l'Alleud !

En ce qui concerne la Cellule de Développement territorial, nous avons procédé par appel d'offres conformément aux prescrits en la matière. Et vous n'êtes pas sans savoir qu'alors que nous nous apprêtions à signer le contrat de deux personnes présentant les compétences requises, celles-ci se sont désistées au dernier moment. Nous allons dès lors relancer un appel à candidatures.

La Cellule fonctionne bien. D'importants dossiers lui ont été confiés, tels que ceux relatifs aux deux aéroports, à la E420-N54, ou encore aux zones économiques RER. Une extension de ses missions a effectivement été décidée, mais avec les deux renforts qui devraient arriver, cela ne devrait poser aucun problème.

Toutefois, il est vrai que les procédures de fonction publique sont désespérément lentes. Il faudra, à l'avenir, trouver d'autres solutions pour régler les dossiers prioritaires.

M. Willy Borsus (MR). – Les règles de fonction publique sont des données connues de tous. Elles doivent être intégrées dans la gestion de tels dossiers.

Par ailleurs, d'autres développements sont attendus en Aménagement du territoire. Quels ralentissements vont-ils engendrer ?

Des dossiers prioritaires ont été prélevés de l'arrière de l'Administration, mais il en reste encore des dizaines. Par exemple, dans le cadre des plans communaux d'aménagement, force est de constater que les délais de traitement sont très longs en Aménagement du territoire !

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nous avançons pour les deux aéroports, pour la E420-RN54. Le Gouvernement a délibéré pour Braines et Chaumont. La cellule a donc fait ses preuves !

En ce qui concerne l'Administration, nous n'avons plus beaucoup de PCA. Et, à l'avenir, le Gouvernement pourra mandater les intercommunales notamment pour mener à bien les expropriations.

Je puis en tout cas vous dire que, dans certaines communes libérales, alors qu'on se plaint de manquer de terrains, on ne veut pas mettre en oeuvre la moindre ZACC ! Il y a clairement un double discours ! Nous allons modifier le décret et le Gouvernement reprendra l'initiative.

Je puis en tout cas vous dire que, par exemple, pour ce qui est du développement de l'UCL, la décision ne sera pas laissée à la commune de Chaumont-Gistoux. Il n'en est pas question !

M. Willy Borsus (MR). – Je vous entends encore nous dire que les communes seraient maîtresses du levier.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Oui, mais elles ne l'ont pas fait.

M. Willy Borsus (MR). – Les zones ont été fixées par les plans de secteur. Quand certaines communes disent, aujourd'hui, que cela ne leur convient pas, rappelez-vous que les tracés ont été dessinés il y a plus de trente ans. Au lieu de taper sur les communes, il faudrait s'attacher à la révision des plans de secteur.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les communes ont peur de la réaction des propriétaires.

M. Willy Borsus (MR). – Si elles renâclent, c'est effectivement à cause du risque de querelles juridiques qu'elles encourent et parce qu'elles seraient plus à l'aise s'il y avait un levier foncier.

- M. Willy Borsus, Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 18 heures 37 minutes.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR « LE CONSEIL SUPÉRIEUR DU LOGEMENT »

M. Edmund Stoffels (PS). – La situation du logement particulière en région de langue allemande suggérerait d'associer un représentant de la Communauté germanophone au Conseil supérieur du logement.

Vous n'êtes pas sans savoir que la Communauté germanophone dépend, au niveau de sa dotation, de l'existence d'un certain nombre de ménages et de sa natalité sur son territoire.

Consécutivement à une note que vous avez déposée au Gouvernement et dans laquelle vous abordiez cette problématique, avez-vous pris contact à cet égard avec le Gouvernement à Eupen ? Comment le représentant issu de la Communauté germanophone va-t-il être désigné ? Qui proposera le candidat et quel va être son statut ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous évoquez le taux de natalité et le problème de la dotation, mais je m'en tiendrai à la problématique du logement.

Le Conseil supérieur du logement ne prévoit pas que la Communauté germanophone soit représentée en son sein. Le Code du Logement ne prévoit pas non plus d'observateur en tant que tel.

La représentation de la Communauté germanophone au sein du conseil sera abordée lors du prochain Gouvernement conjoint Région wallonne-Communauté germanophone.

M. Edmund Stoffels (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et l'incite à solliciter une concertation en la matière.

- *M. Edmund Stoffels, Secrétaire, reprend place au fauteuil présidentiel à 17 heures 43 minutes.*

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA RÉVISION DES PLANS DE SECTEUR»

M. Willy Borsus (MR). – Le responsable de la cellule espace déclarait au magazine *Espace-Vie*, en avril 2007, qu'il ne serait plus procédé par révision thématique des plans de secteur.

Il y a là une divergence avec les objectifs de la DPR. Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, clarifier cette problématique ? Vous avez, en outre, récemment annoncé l'ouverture d'un nouveau plan prioritaire. Comment amorcer cette politique sinon par une révision thématique des plans de secteur.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – L'article incriminé avait pour but d'éclaircir les missions confiées à la CDT. Je puis vous dire qu'il n'y a pas de mission en matière de réforme thématique des plans de secteur.

Nous vivons les conséquences de l'échec de la décision de juillet 2000. Le Conseil d'État a déjà procédé à une annulation et l'auditeur a retenu la même motivation pour d'autres zonings. Ceux-ci vont donc probablement connaître le même traitement et nous serons ainsi privés de quelques 650 hectares à cause du caractère discutable de la localisation des zonings et de leur manque de communicabilité.

D'autres facteurs expliquent aussi cet échec : le cahier des charges urbanistique environnemental a fait perdre du temps ; de nombreuses discussions sur le rachat des terrains sont intervenues ; la dynamique de certaines intercommunales a été défailante ; les communes et les intercommunales ont insuffisamment exploité les ZACC.

Je rappelle que les zones blanches pourraient, à elles seules, satisfaire 20% de la demande des entreprises.

La CPDT dit aussi que le politique a gaspillé du terrain et qu'il doit se montrer plus parcimonieux à l'avenir.

Le Gouvernement a décidé de réunir l'ensemble des acteurs au sein d'une *task force* pour qu'une liste complémentaire des zones à mettre en oeuvre de suite soit disponible dès le mois de septembre.

Je vous rappelle qu'il a fallu plus d'un an pour qu'IGRETEC demande la mise en oeuvre de la ZACC de Jumet.

L'objectif est clair : si on veut accueillir les entreprises sur dix ans, il nous faut 5.000 hectares bruts.

C'est une politique que nous devons mener ensemble et je suis ouvert à toutes les propositions possibles, d'où qu'elles viennent.

Le problème est que nous avons une règle en Europe, mais 17 manières de l'appliquer !

Je voudrais d'ailleurs responsabiliser encore davantage les communes en leur confiant la responsabilité de petites zones locales. Quatre-vingt cinq pour cent de nos zones sont saturées. Nous devons agir ensemble pour palier à cet handicap.

M. Willy Borsus (MR). – Les zones nouvelles représentent notre capacité à grandir. Je suis favorable à la proximité et aux petites zones qui tissent un maillage économique.

Je vous rejoins sur l'importance de la compensation. Il y a beaucoup de bâtis en-dehors des zones urbanisables qui ont disparu. Il est manifeste que nous avons surcompensé par le passé.

Nous nous ferons un plaisir d'accueillir favorablement votre appel à la collaboration.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Un décret vous sera soumis dans les quinze jours. Il est extrêmement novateur. Il est clair que je ne détiens pas toutes les solutions et, s'il le faut, je ne vois aucune objection à ce que nous procédions par voie d'amendements pour lui donner une plus grande assise.

Je vous signale que, lorsqu'on veut racheter un terrain de la SNCB, alors qu'elle en possède une quantité astronomique, cela pose toujours problème. Nous devons donc pouvoir recycler et j'ai demandé à ce que toutes les propriétés du MET soient inventoriées et vérifiées.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LES PERMIS POUR MAISONS GROUPÉES»

M. Willy Borsus (MR). – Vous l'avez stipulé récemment avec l'adoption du décret transposant la directive PEB, vous êtes un partisan de l'habitat groupé.

Ma question portera sur les procédures urbanistiques en la matière et les difficultés rencontrées par les candidats bâtisseurs et les promoteurs de ce type d'habitation.

En effet, il m'est revenu que certaines pratiques en la matière étaient manifestement très complexes.

Ainsi, une fois le permis de bâtir délivré et que le promoteur désire revendre les logements construits, l'acte de division auprès du notaire ne peut être effectué faute de permis de lotir.

Certaines pratiques imposent que la totalité des logements soit construite avant d'autoriser l'acte de division et la revente des lots. D'autres imposent un permis de lotir préalablement à la construction des logements.

Quelle est la politique de Monsieur le Ministre en la matière ?

Par ailleurs, ne faudrait-il pas lier automatiquement l'octroi d'un permis de bâtir pour des logements groupés avec une autorisation de procéder à un acte de division voire, si cela s'avère indispensable, un permis de lotir ?

Que pense Monsieur le Ministre de cette proposition ? Ne faudrait-il pas simplifier cette procédure ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Rappelons que sur le plan technique, un permis de lotir n'est nécessaire que dans l'hypothèse d'une mise en vente de terrains non bâtis aux fins de construire des logements. Vendre un terrain déjà construit ne nécessite donc pas de permis de lotir préalable.

De même, aucune disposition du Code n'impose d'attendre la construction de l'ensemble des logements autorisés dans le cadre d'un permis collectif avant de mettre en vente un ou plusieurs de ces logements.

Quant à la dernière partie de la question, j'avoue qu'elle laisse un peu pantois mes services. En effet, l'article 126 du Code, tel qu'il a été inséré par le décret du 27 novembre 1997, précisait que la vente dans le cadre d'un

permis collectif devait nécessairement être accompagné d'un acte de base. Or, je dois rappeler que c'est le décret du 18 juillet 2002 qui a changé cette obligation en une simple possibilité. Je ne peux pas vous en dire plus sur les motivations qui ont amené mon prédécesseur à introduire cette modification législative.

M. Willy Borsus (MR). – Je vous remercie pour ces précisions, pour le rappel concernant l'acte de division et pour le rappel de l'évolution historique du CWATUP.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR « LA ZONE D'AMÉNAGEMENT COMMUNAL CONCERTÉ ET LE PLAN COMMUNAL D'AMÉNAGEMENT »

M. Willy Borsus (MR). – Depuis le décret RESA de février 2005, les zones d'aménagement différé – rebaptisées zones d'aménagement communal concerté – sont activées à l'aide d'un rapport urbanistique et environnemental.

Monsieur le Ministre justifiait la réforme de février 2005 par une volonté de simplification administrative et d'accélération des procédures en vue de libérer des terrains.

Nous avons été récemment interpellé par un cas où une ZACC a été activée par un PCA datant de 2000 couvrant la zone. Ce PCA a donc été adopté antérieurement à la réforme de février 2005.

Ma question est la suivante Monsieur le Ministre : quelle est la valeur d'un PCA couvrant une ZACC et adopté antérieurement au décret RESA de février 2005 ?

En d'autres mots, faut-il également un RUE pour activer une ZACC qui est couverte par un PCA ?

Si tel est le cas, que pense Monsieur le Ministre de cette situation ? L'adoption d'un PCA est assez complexe pour les communes. Un PCA ne doit-il pas être considéré comme plus complet qu'un RUE ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'informe l'honorable Membre que ma volonté est et a toujours été de simplifier la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté, autrefois appelées zones d'extension d'habitat puis zones d'aménagement différé.

Je rappelle ainsi à l'honorable Membre qu'avant l'entrée en vigueur du décret RESA du 3 février 2005, la mise en œuvre d'une ZACC nécessitait à la fois la réalisation d'un programme communal déterminant la mise en œuvre des ZAD et la réalisation d'un plan communal d'aménagement, le tout assorti de rapports d'incidences distincts.

Le décret RESA a supprimé l'obligation de réaliser ces quatre documents au profit d'un seul : le rapport urbanistique et environnemental, qui peut couvrir tout ou partie d'une ZACC qu'une commune souhaite mettre en œuvre.

Il est cependant vrai qu'au regard des mesures transitoires du décret du 27 novembre 1998 et du décret RESA, un PCA approuvé après le 1er mars 1998 (date d'entrée en vigueur du décret du 27 novembre 1997) ne met pas en œuvre une ZACC. Par contre, si le PCA couvrant la ZACC est antérieur au 1er mars 1998, il résulte des mêmes mesures transitoires que la zone est mise en œuvre. Un PCA approuvé en 2000 ne met donc pas en œuvre une ZACC. Toutefois, le RUE peut bien évidemment reprendre toutes les informations utilisées pour réaliser le PCA.

Le RUE est un document d'orientation et à valeur indicative dont l'objectif principal est de permettre la mise en œuvre d'une ZACC si le choix opéré par la commune pour son affectation est une zone urbanisable. Il comporte non seulement un volet urbanistique mais aussi un volet environnemental.

Le plan communal d'aménagement est un outil communal d'aménagement et d'urbanisme, à valeur réglementaire. dont l'objectif est la maîtrise de l'urbanisation d'une partie de territoire communal, quelle que soit la zone du plan de secteur, qu'elle soit urbanisable ou non. Cet outil a pour objectif premier de préciser le plan de secteur. Dans certains cas et moyennant une série de conditions, il peut y déroger. Suite à la nécessité pour la Région wallonne de se conformer à la Directive européenne 2001/42/CE, un rapport sur les incidences environnementales est désormais nécessaire sauf à se rapporter à une petite zone d'intérêt local. Un auteur de projet agréé est indispensable pour sa rédaction.

En résumé, le PCA est un document fixant de façon précise l'urbanisation d'une partie quelconque de territoire communal tandis que le rapport urbanistique et environnemental est un outil qui a pour objectif premier de permettre la mise en œuvre d'une ZACC et contient une esquisse indicative de son urbanisation.

M. Willy Borsus (MR). – Je vous remercie pour ces éclairages.

- M. Willy Borsus, Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 18 heures 10 minutes.

QUESTION ORALE DE MME BIDOUL À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR « LES PROGRAMMES D'INSONORISATION DES MAISONS RIVERAINES DES AÉROPORTS »

Mme Véronique Bidoul (MR). – Le 7 mai dernier, à la faveur d'un article de presse sur les aéroports, vous annonciez : « Sur le terrain, nous avons maintenant des relations de bon voisinage avec les riverains ».

Vous précisiez même que plus de 1.200 habitations avaient été rachetées aux alentours des deux aéroports de Bierset et de Gosselies.

Ces propos rassurants dénotent avec la teneur de deux articles datés du 5 mai dernier dans deux grands quotidiens au sujet des riverains de l'aéroport de Liège-Bierset.

On peut y lire : « Les riverains en ont plein le dos » ou encore « les habitants se mobilisent ». Une pétition serait également lancée.

Monsieur le Ministre peut-il faire le point et nous indiquer la juste réalité sur le terrain ?

On apprend également que certaines maisons louées par la SOWAER devront être rasées d'ici la fin de l'année. Les locataires doivent donc quitter les lieux. Confirmez-vous cette information ? Qu'en est-il exactement ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Où en sommes-nous en mai 2007 par rapport à juillet 2004 et le départ de M. Kubla ? À l'époque, une vingtaine de maisons étaient insonorisées à Bierset, aucune à Charleroi. Aujourd'hui, 1.287 immeubles sont insonorisés, ce qui concerne 20.000 familles. Nous avons retrouvé une grande sérénité avec les riverains. Selon une enquête, 82% d'entre eux s'estiment satisfaits. Ceux qui ne le sont pas pensent que le traitement de leur dossier est trop lent. Un audit a été commandé à ce sujet.

Diverses mesures ont été prises en collaboration avec la SOWAER : la création d'un guichet unique, le regroupement sur un même site de l'ensemble des services concernés, la prise en compte de l'expérience des entreprises d'insonorisation et l'utilisation d'un logiciel commun par l'ensemble des acteurs.

Vous parlez de riverains mécontents. Il ne s'agit pas de logements abandonnés mais d'immeubles en phase de démolition. Nous avons pris des mesures où on constatait une accumulation de déchets à ces endroits. Par exemple, à Saint-Georges, nous avons financé une opération de gardiennage et d'entretien via les points APE et PTP.

J'évoquerai également le cas d'une famille nombreuse qui a obtenu un contrat de bail temporaire avec la SOWAER et qui devait quitter les lieux à un moment déterminé. La SOWAER l'a enjoint de le faire. Plutôt que de nous écrire, cette famille a immédiatement fait appel à la presse pour se plaindre. Nous avons réalisé de nombreuses démarches pour aider cette famille. Il est dommage que des citoyens se plaignent avant d'avoir effectué toutes les démarches possibles pour trouver une solution.

Mme Véronique Bidoul (MR). – Je suis rassurée par votre réponse. Y a-t-il d'autres familles concernées par ce type de situation ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est la seule dont j'ai connaissance.

QUESTION ORALE DE MME BIDOUL À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE TITRE DE TRANSPORT INTER-OPÉRABLE SNCB-TEC»

Mme Véronique Bidoul (MR). – Le 19 avril dernier, le Gouvernement wallon a fait le point sur l'état d'avancement du dossier relatif aux tickets uniques.

Il s'agit de mettre en place une carte inter-opérable sur les réseaux de la SNCB, des TEC, STIB et De Lijn.

Visiblement, le point suscite encore aujourd'hui quelques blocages. Qu'en pense le Gouvernement wallon ?

Le Gouvernement a demandé des précisions sur certains termes d'un pré-accord. Quelles sont les craintes du Gouvernement ? En quoi consistent les termes à préciser ?

Par ailleurs, budgétairement, quelles sont les implications pour la Région ?

Enfin, quel est l'agenda fixé en la matière ? A quand doit-on s'attendre à la mise en place de ce titre de transport ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Effectivement, le 19 avril, le point était inscrit au gouvernement. Cela ne remettait pas en cause l'accord passé à propos du titre de transport interopérable SNCB-TEC – De Lijn – STIB. Tout cela a bien été signé à la Gare du Nord.

J'ai préparé un rapport intermédiaire pour le gouvernement. Il faut encore étudier la répartition des recettes et le respect des normes techniques. Un groupe de travail se penche sur la question.

Les titres de transport inter-opérables ne sont pas, pour nous une recette importante. Il s'agit de cinq millions sur 95 millions de recettes globales pour les TEC. De plus, les Wallons qui combinent le bus et le train ne sont pas si nombreux. Les clients les plus importants des TEC, ce sont les écoliers et les travailleurs « locaux ».

Nous tablons sur un délai de trois ans pour implémenter la mesure. Les logiciels seront communs à toutes les sociétés. Il faudra encore les installer dans tous les bus. Le processus est irréversible, nous atteindrons notre objectif.

La question la plus importante est celle de la répartition des recettes. Nous allons trouver une solution.

Mme Véronique Bidoul (MR). – Cela pourrait-il aller plus vite que trois ans ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non, car il y a de multiples considérations humaines et techniques.

QUESTION ORALE DE MME BIDOUL À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA PRATIQUE DU VÉLO EN WALLONIE»

Mme Véronique Bidoul (MR). – On le sait, la pratique du vélo est fort peu prisée en Wallonie par rapport à la Flandre.

Pour essayer de faire changer les choses, vous avez proposé au Gouvernement une stratégie globale visant à accroître cette pratique en Wallonie.

Quelle est la teneur de cette stratégie ? Quelles sont les nouveautés proposées par le Gouvernement wallon ? Quels budgets nouveaux sont-ils proposés ?

Par ailleurs, vous avez lancé le concept de « vélo-cité », sorte de station relais pour vélos. Pouvez-vous préciser la teneur de ce projet ? Quelles villes sont pressenties pour accueillir ce concept ? Quel budget cette politique représente-t-elle ?

Enfin, comment s'articule le politique de mobilité douce – les vélos – et les transports en commun ? Quelle est votre stratégie en la matière ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Dans le but d'accroître la pratique du vélo en Région Wallonne, le Gouvernement wallon a effectivement approuvé le 19 avril dernier les grands axes d'une stratégie globale.

Dans ce cadre, quatre thèmes initiaux ont été dégagés :

- la réalisation d'infrastructures cyclables ;
- la sensibilisation et la promotion du vélo ; la formation et l'éducation ;
- le renforcement de l'intermodalité.
-

Les actions prioritaires destinées à concrétiser cette stratégie globale seront élaborées progressivement mais le Gouvernement wallon a déjà décidé notamment :

- l'élaboration d'un schéma directeur cyclable pour la Wallonie : il s'agit d'un outil de planification visant à permettre de mieux coordonner le développement des infrastructures cyclables et d'identifier des investissements prioritaires en fonction de leur intégration dans des axes principaux structurants, des chaînons manquants, des connexions possibles avec le RAVel, des accès aux gares SNCB et aux arrêts de bus ;
- l'achèvement en 2007 et 2008 du réseau RAVel prioritaire en y consacrant un budget total de 40 millions d'euros pour l'aménagement de 400km de tronçons manquants, qui s'ajouteront aux 960 km déjà aménagés ;
- L'augmentation pour 2007-2009 et les années suivantes du nombre de classes bénéficiaires du Brevet du cycliste ;
- L'organisation d'une action de promotion du vélo lors d'un dimanche sans voitures en liaison avec la semaine de la mobilité, journée au cours de laquelle des manifestations festives pour la promotion du vélo pourront être organisées en Wallonie ;
- La mise à l'étude de l'implantation du concept de stations vélos «Vélo-cité» dans une ville de Wallonie ; Namur pourrait être la ville choisie.

On a, par ailleurs, proposé que soit organisé le championnat du monde cycliste à Francorchamps en 2012. Il y a d'autres candidats mais nous avons notre chance.

Tout cela constitue un vaste programme. J'entends des critiques, de M. Daras par exemple, qui affirme que l'on réagit juste avant les élections. Je rappelle que nous avons encore deux ans avant les élections régionales pour mettre en oeuvre ce programme.

Mme Véronique Bidoul (MR). – J'ai bien entendu vos réponses. Vous n'annoncez rien de neuf dans votre stratégie.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La formation est accentuée et je vous rappelle que le schéma cyclable n'existait pas auparavant.

On a renforcé les crédits pour les pistes cyclables.

Mme Véronique Bidoul (MR). – En matière de formation, le système existait déjà dans le passé. Vous mettez en évidence des idées qui existaient déjà.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Si vous avez des idées, parlez-en. Nous n'avons pas travaillé avec des amateurs.

Mme Véronique Bidoul (MR). – Ce n'est pas moi qui propose une stratégie. J'attendais des leviers plus importants.

QUESTION ORALE DE MME BIDOUL À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LES TERRAINS D'ULM EN WALLONIE»

Mme Véronique Bidoul (MR). – En novembre dernier, Monsieur le Ministre demandait un rapport sur la situation de la vingtaine de terrains qui accueillent des ULM et des petits avions.

Ce rapport a-t-il été présenté ? Quelles en sont les grandes lignes ? Quelles suites Monsieur le Ministre a-t-il donné à ce rapport ?

On sait que peu d'installations sont réellement en règle au niveau des différents permis. Monsieur le Ministre peut-il exposer sa politique en matière d'activités sportives aéronautiques ? Monsieur le Ministre prône-t-il la fermeture de certains sites ? Si oui, lesquels ?

Enfin, On sait que l'aérodrome de Saint-Hubert est également un important centre de vol à voile. Monsieur le Ministre prône-t-il un recentrage des activités de la vingtaine de terrains d'ULM vers le site de Saint-Hubert ? voire même également vers le site de l'aérodrome de Spa ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nous sommes en train de finaliser le rapport. Je vous donnerai tous les éléments de celui-ci lors de la prochaine séance.

Nous avons trois aérodromes en Région wallonne, Cerfontaine, Saint-Hubert et Spa qui ont tous des problèmes. C'est une situation étrange.

Ce n'est pas à la Région wallonne d'être responsable de la gestion d'un aérodrome. Je suis partisan d'une privatisation dans ce domaine. Au terme de cette législature, les trois aérodromes seront confiés au privé.

Concernant les terrains qui accueillent des ULM, certains ont fait l'objet de plaintes de riverains. D'autres ne sont même pas connus de l'administration. J'ai, par le passé, reçu un rapport à ce sujet qui ne comportait pas tous les terrains qui sont pourtant repris sur le site internet de la fédération des ULM. C'est un problème et j'ai donc demandé un nouveau rapport. Je l'aurai dans les prochains jours.

Bien évidemment, là où les fonctionnaires-délégués constateront qu'il n'y a pas d'autorisation, ils verbaliseront. Les conditions de sécurité seront également vérifiées.

Concernant le regroupement dont nous parlons, il n'est pas si facile à mettre en oeuvre. Des activités de deltaplane motorisé ne sont pas compatibles avec des activités de parachutisme.

La situation des terrains accueillant des ULM sera revue. Un projet d'arrêté royal du Gouvernement fédéral existe. Nous sommes d'accord avec ce texte qui fixe un certain nombre de règles relatives aux ULM.

Mme Véronique Bidoul (MR). – Je prends acte que beaucoup de choses restent à mettre en oeuvre. Néanmoins, il me semble vous avoir entendu déclarer sur les ondes radiophoniques que vous disposiez d'un rapport.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est un rapport relatif à l'aéroport de Liernu. Il était en instruction judiciaire et un permis a été délivré fin 2004, juste après les élections régionales, avant d'être cassé par le Conseil d'État.

Mme Véronique Bidoul (MR). – J'avais compris qu'il s'agissait d'un rapport général.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le rapport général n'est pas complet, tous les sites n'y étaient pas mentionnés. J'ai donc demandé un complément. Il devrait être disponible pour la prochaine séance de notre Commission.

QUESTION ORALE DE MME DETHIER-NEUMANN À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL SUR « L'IMPLANTATION D'UN MÉGA CENTRE COMMERCIAL À FARCIENNES »

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Un nouveau projet de 91.229 mètres carrés de surface commerciale relatif à l'implantation d'un méga centre commercial à Farciennes est actuellement soumis à l'avis des forces vives.

Associé à d'autres projets d'investissement, ce méga-centre commercial doublerait l'offre commerciale carolorégienne. Quelles études socio-économiques démontrent de tels besoins? Par ailleurs, d'importants problèmes d'accroissement de la mobilité et de dépendance à la voiture seraient engendrés par ce complexe commercial. D'importants aménagements, tels que la création de rond-points et de tunnels, pèseraient également sur la collectivité.

Par ailleurs, la consommation et la surconsommation liées aux concepts de *fun shopping* évoqué dans l'étude d'incidences soutendent ce projet. Des effets contre-productifs sur la lutte contre le réchauffement climatique et l'emploi verraient également le jour.

Quel est votre avis en la matière? Le projet s'inscrit-il dans votre vision du développement territorial?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Un colloque organisé il y a environ un an par ING faisait état d'une demande d'un million de mètres cubes en centres commerciaux pour la Belgique, dont 600.000 pour le territoire wallon. C'est ce que j'appelle le syndrome Décathlon. Vous savez qu'il leur faut un isochronne de 200.000 consommateurs pour justifier un centre Décathlon.

La Ministre Laruelle a par ailleurs considérablement libéralisé le permis socio-économique. Aujourd'hui, tout le monde reçoit son permis. La seule régularisation possible émane de l'Aménagement du territoire.

Je considère qu'il faudra, à l'avenir, combiner le « socio-économique » et le permis unique.

Un nombre important de promoteurs, lassés de ne pouvoir investir en ville, se dirigent vers la périphérie, misant sur la clientèle urbaine.

Pour ce qui me concerne, j'ai dit non à Sambreville, à Assesse, à Rhisnes. Il y a incontestablement une mauvaise gestion du sol. Dans les exemples que je vous cite, on ne peut pas dire que Namur manque de superficies commerciales. Je pense donc que l'autorité régionale doit, en l'occurrence, supplanter l'autorité communale.

Par ailleurs, le décret sur le remembrement urbain est un outil extrêmement simple à utiliser. Malheureusement, il ne l'est pas suffisamment.

En outre, les communes disposent également des zones blanches qui permettent d'utiliser, par exemple, les alentours des gares pour y implanter des commerces, voire même des habitations.

Pour ce qui est du dossier de Farciennes, le permis socio-économique a été délivré en 2004. Une demande de permis unique de classe 1 a été déposée auprès de la commune.

Le rapport de synthèse devrait être remis pour le 1^{er} juillet 2007 et le Collège communal de Farciennes devrait décider dans les trente jours qui suivent.

Je puis vous dire que le MET a remis un avis réservé. La CRAT et le CWEDD ont remis des avis défavorables.

En ce qui me concerne, j'agis en tant qu'instance de recours et me dois donc d'adopter une attitude neutre.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Il me semble avoir entendu le Ministre Marcourt évoquer une réflexion interministérielle portant notamment sur la révision de la « loi cadenas ».

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est moi-même qui ai commandé l'étude. Je l'ai signée ce matin.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Je vous remercie pour cette information et souhaite vous demander de rester vigilant afin que ce dossier avance au plus vite.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Vous avez reçu un document établi par le secrétariat reprenant l'agenda tel que nous l'avons convenu lors de notre dernière réunion, sous réserve naturellement des projets de décret qui sont prioritaires lorsqu'ils nous sont transmis. Le projet de décret prochain débuttera donc notre future séance de travaux.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il sera au Gouvernement mercredi. Le premier décret de la liste sera à la prochaine Commission. Il passe en dernière lecture mercredi. Nous avons fusionné deux décrets en un seul, il doit donc repasser au Gouvernement. Le décret relatif aux amendes administratives est parti. Le décret Taxi devrait quant à lui revenir relativement vite.

M. le Président. – Je vous informe que M. Kubla m'a adressé un courrier me demandant de réserver une partie de nos travaux à l'évaluation des résultats, pour les communes, de la mise en concurrence dans les marchés de l'énergie constatant que les résultats de ces divers marchés se font jour dans les différentes parties de la Région wallonne.

La question orale de Mme Defalque et celles de MM. Walry et Fontaine sont transformées en questions écrites.

Ceci clôture nos travaux du jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 19 heures 05 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Ministre
Mme Véronique Bidoul, Présidente
M. Willy Borsus, Président
M. Frédéric Bovesse, Médiateur de la Région wallonne
M. Pol Calet, PS
Mme Ingrid Colicis, PS
M. Christophe Collignon, PS
Mme Véronique Cornet, MR
Mme Monika Dethier-Neumann, Écolo
M. Herbert Grommes, cdH
M. Alain Onkelinx, PS
M. Charles Petitjean, FN
M. Charles Pire, FN
M. Edmund Stoffels, Président

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADeL	Allocation de déménagement et de loyer
APE	Aide pour l'emploi
CCLP	Conseil Consultatif des Locataires et des Propriétaires
CDT	Cellule du Développement Territorial
CPAS	Centre public d'Action sociale
CPDT	Commission permanente du Développement territorial
CRAT	Commission régionale pour l'Aménagement du Territoire
CWATUP	Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
CWEDD	Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable
CWL	Code wallon du Logement
DPR	Déclaration de Politique régionale
FOREM	Office communautaire et régional de la Formation professionnelle et de l'Emploi
IGRETEC	Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Études Techniques et Économiques
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
PCA	Plan communal d'Aménagement
PEB	Performance énergétique des Bâtiments
PEI	Programme exceptionnel d'investissement
PTP	Programme de transition professionnelle
RAM	Risque d'accident majeur
RER	Réseau Express régional
RESA	Décret de Relance économique et de Simplification administrative
RUE	Rapport urbanistique et environnemental
SLSP	Société de logement de Service public
SNCB	Société nationale des Chemins de Fer belges
SOWAER	Société wallonne des Aéroports
SRWT	Société régionale wallonne des Transports
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles *
SWL	Société wallonne du Logement
TEC	Société de Transport en commun
UCL	Université Catholique de Louvain
URE	Utilisation rationnelle de l'Énergie
ZACC	Zone d'Aménagement communal concerté
ZAD	Zones d'aménagement différé