C.R.I.C. N° 19 (2006-2007)

PARLEMENT WALLON

SESSION 2006-2007

COMPTE RENDU
INTÉGRAL

Voir CRAC N° 21 (2006-2007)

Séance publique de Commission *

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

Lundi 20 novembre 2006

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

SOMMAIRE

Interpellations 5

Interpellation de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la procédure d'avis énergétique et la performance énergétique du bâtiment – PEB»

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

Interpellation de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la réforme de la politique des friches industrielles»

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 10

Interpellation de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, et à M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, sur «la polémique scientifique en matière de rayonnement électromagnétique»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 13

Questions orales 15

Question orale de M. Pirlot à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'avenir de la gestion de l'aérodrome de Saint-Hubert»

Orateurs : M. le Président, M. Pirlot, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 15

Organisation des travaux 16

Questions orales (Suite) 17

Question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'abonnement transmissible»

Question orale de M. Senesael à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'abonnement transmissible mis en place par De Lijn»

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

Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la demande de permis unique pour l'implantation d'une piste artificielle pour la pratique du ski alpin et les efforts de la Région wallonne pour soutenir les initiatives d'utilisation rationnelle de l'énergie»

Orateurs : M. le Président, Mme Dethier-Neumann, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 18

Question orale de Mme Colicis à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'adéquation entre la composition de famille et la catégorie de logement attribué au candidat locataire des Sociétés de logement de service public»

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

Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les zones blanches et l'allongement de la piste de Gosselies»

Orateurs : M. le Président, Mme Dethier-Neumann, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 21

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le contournement de Couvin»

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

Question orale de M. Fontaine à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'affichage électoral dans les logements d'une société de logements sociaux : «Les Jardins de Wallonie»»

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

Question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la possibilité pour les TEC d'infliger les amendes administratives»

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

Question orale de M. Onkelinx à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'état des lieux de la filière des énergies renouvelables en Wallonie»

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

Question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le plan régional d'implantation des énergies renouvelables»

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 30

Agenda des travaux

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

Questions orales (Suite) 31

Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les dérogations permettant aux Etats membres de pouvoir bénéficier d'un taux de TVA réduit»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 31

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le prix du gaz en milieu rural»

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 33

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'augmentation du tarif bi-horaire»

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

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la privatisation des TEC»

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 36

Liste des abréviations courantes 38

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

Présidence de M. Daniel SENESAEL, Vice-Président.

La séance faisant l'objet d'un compte rendu intégral commence à 15 heures.

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

INTERPELLATIONS

INTERPELLATION DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA PROCÉDURE D'AVIS ÉNERGÉTIQUE ET LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DU BÂTIMENT – PEB»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la procédure d'avis énergétique et la performance énergétique du bâtiment – PEB».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Ministre, chers, la procédure d'avis énergétique étant en vigueur depuis quelques mois et le vote relatif au décret concernant la Performance énergétique des bâtiments étant pour bientôt, j'estime devoir poser, au travers d'une analyse constructive, un ensemble de balises afin que nous rencontrions les objectifs de la Directive européenne qui est à l'origine du décret PEB.

Cela me paraît d'autant plus circonstancié que, d'une part l'Union européenne vient d'adresser un avis motivé à la Belgique, mauvais élève en termes de transposition de la directive en droit national, voire régional. En effet, au lieu de respecter son engagement de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 7,5 %, elles augmenteront vraisemblablement de 4,5 %. C'est du moins ce que prévoit le «Bureau du plan», en général fort conservateur dans ses prévisions. D'autre part, à partir de janvier 2007, l'Union européenne sera présidée par l'Allemagne, qui a inscrit le respect des accords de Kyoto à l'ordre du jour des six premiers mois de l'année prochaine. Nous risquons donc d'être davantage interpellés ou secoués par le sujet.

Vu la critique du Conseil d'État à l'égard de la première mouture du décret, ce qui implique qu'il va devoir être réécrit à fond, il me semble opportun de lancer le débat maintenant de façon plus concrète. En effet, nous espérons que, la directive laissant une relative latitude aux États membres, les mesures prises actuellement par la Belgique, et la Wallonie en particulier, pourraient constituer un réel moteur d'économies d'énergies dans le secteur du bâtiment, et du logement en particulier, pour autant que nous poursuivions une politique très volontariste en la matière.

La Directive 2002/91/CE du 16 décembre 2002 entre dans le cadre de l'utilisation rationnelle des énergies, principalement fossiles, et de la limitation des émissions de gaz à effet de serre. Outre les motivations environnementales visant à limiter le réchauffement climatique et la pollution, l'objectif majeur de cette directive est d'assurer la sécurité de notre approvisionnement énergétique à moyen et long termes. Le secteur du bâtiment et du logement représentant 30 à 40 % de la consommation d'énergie primaire, cette directive est un des instruments juridiques qui complète l'obligation imposée par la Directive 89/106/CEE de concevoir et de réaliser les ouvrages et installations de confort thermique de manière à modérer leur consommation d'énergie.

Pour rappel, la directive se définit comme la stipulation d'un minimum requis de cinq objectifs :

– fixer le cadre d'une méthode de calcul de la PEB ;
– fixer des exigences minimales de performance pour les bâtiments neufs ;
– fixer des exigences minimales de performance pour les bâtiments de grande taille en cas de rénovation ;
– fixer des exigences en matière de certification des bâtiments ;
– fixer des exigences en matière d'entretien/inspection des systèmes de chauffage anciens.

Les États membres doivent donc :

– adopter une méthode de calcul de la performance énergétique des bâtiments adaptée en fonction des progrès techniques ;
– fixer des exigences minimales de performance pour les bâtiments neufs et les rénovations de constructions de grande taille ;
– imposer les études de faisabilité de production décentralisée, d'utilisations de sources renouvelables, de systèmes collectifs et de pompe à chaleur pour les grands projets ;

– assurer la disponibilité d'un certificat de performance lors des transactions immobilières, faisant référence aux normes et à des bâtiments similaires et donnant avis sur les améliorations possibles ;

– imposer l'inspection périodique des chaudières et systèmes de climatisation sous certaines conditions et dispenser les conseils nécessaires ;

– transposer cette directive avant le 4 janvier 2007.

Il va de soi que la transposition, en droit régional, de la Directive européenne, ne pourra pas rester en deçà des objectifs poursuivis par l'Union européenne elle-même. Qu'est-ce que j'entends par là ? Je commence par une analyse reconstructive de la procédure d'avis énergétique qui est déjà en vigueur.

Dans la réalité, les professionnels me disent qu'elle ne permet pas toujours aux concepteurs d'évaluer de façon fiable leurs projets. En effet, des mesures précises et scientifiques de plusieurs bâtiments audités auraient montré des différences très importantes, variant de 50 à 200 %, entre ces mesures et les résultats de la procédure PAE.

Dans les pays disposant d'une procédure de certification énergétique, la valeur immobilière du bien dépend directement du résultat de celle-ci. Elle oscille de 10 à 20 % autour d'une valeur moyenne selon la performance du bâti.

Je me pose donc la question de fond suivante. Dès que le résultat d'une procédure PAE varie du simple au quadruple, peut-on accepter qu'elle ait une quelconque influence sur la valeur économique d'un bien lors d'une transaction immobilière ?

Dernière réflexion en cette matière, l'énergie grise et le bilan CO_2 du cycle de vie des matériaux de la construction ne sont pas traités par la procédure de la PAE. Il importerait – à mon avis – d'en tenir compte dans le bilan énergétique global du bâtiment, car le gisement d'économies d'énergie de fixation de carbone est gigantesque.

Venons-en maintenant au projet de décret performance énergétique sur les bâtiments.

Nous souhaitons que la transposition de la directive en droit régional soit une transposition optimale, c'est-à-dire que nous devons saisir les potentialités que nous offrent les techniques constructives dites «basse énergie» qui sont aujourd'hui connues et à disposition de toute entreprise ou candidat constructeur.

Ainsi, le projet de décret doit être concret en ce qui concerne la définition des paramètres les plus importants. Je reprends, à titre d'exemple, la méthodologie d'évaluation, les niveaux de performance, les critères d'application ou de dérogation. Dans ce contexte, ne vaudrait-il pas mieux rendre au projet de décret une efficacité en y intégrant, dès le départ, un ensemble de mesures contraignantes qui fixeront un cadre clair aux professionnels plutôt que de renvoyer certains éléments vers des décisions gouvernementales.

Ensuite, je plaide pour l'inscription, dans le décret, de contraintes en matière de performance énergétique qui s'appliquent à un maximum de bâtiments de travaux.

Par ailleurs, nous constatons sur le terrain que l'obtention de résultats thermiques déterminés dépend au moins de la qualité d'exécution que de l'effort de conception des auteurs de projets. Nous pouvons donc garantir le niveau de performance après travaux que si celui-ci est mesuré avec une certaine précision.

Il va donc de soi de limiter dès le départ les dérogations. Dans la directive, seraient exclus les bâtiments classés, les lieux de culte, les constructions provisoires, les constructions industrielles et agricoles s'il existe un accord de branche, et les bâtiments résidentiels destinés à être utilisés moins de quatre mois par an ou dont la surface est inférieure à 50 m^2. Dans des pareils cas, on peut se poser la question s'il y a lieu de dispenser de toute certification ou plutôt de réduire, voire d'adapter les objectifs de performance, sauf évidemment s'il y a des motifs urbanistiques qui sont incontournables.

Plus important, la directive prévoit des mesures particulières d'efficacité pour des bâtiments d'une surface utile de plus de 1.000 m^2 alors que le projet de décret traduit cette surface en 3.000 m^3 de volume protégé. Les bâtiments de plus de 3.000 m^3 doivent faire l'objet d'une étude de faisabilité concernant certaines techniques spécifiques. Pour les bâtiments de grande taille, la performance imposée peut être supérieure à celle des constructions plus modestes, car ils bénéficient d'un effet d'échelle. En appliquant cette règle simple, les obligations d'études précises disparaissent et le choix des techniques efficaces est restauré.

Les obligations de moyens, l'étude de faisabilité et le placement de panneaux solaires, par exemple, imposent des solutions qui peuvent se révéler parfois trop coûteuses par rapport au résultat obtenu. En effet, les techniques imposées peuvent être une voie économiquement intéressante, certes, mais pas suffisamment rentable pour atteindre un objectif énergétique imposé. Il nous importe, en tant que citoyens, d'atteindre un maximum de résultats pour un investissement donné. Au lieu de pousser au développement certaines filières, qui sont certainement médiatisées, il serait parfois plus opportun de développer l'ensemble de la filière dite «construction à basse consommation d'énergie», ce qui profiterait plus à l'économie et à l'emploi régionaux, probablement en y intégrant les solutions proposées. En effet, nombre de postes et d'activités constituent un taux de main-d'œuvre important et difficilement délocalisable.

En ce qui concerne la certification énergétique, la directive impose l'établissement d'une méthodologie de mesure reproductible afin de rendre comparables entre elles les caractéristiques énergétiques des bâtiments. Le projet de décret prévoyait un mécanisme d'établissement du certificat similaire à celui de la PAE évoqué plus haut, mais plus précis et plus complet.

Je lance un pavé dans la marre en posant un ensemble de questions.

Par exemple, pourquoi ne pas s'inspirer de ce qui est déjà d'application dans la conception de bâtiments passifs et dans l'audit énergétique, et qui obtient des résultats impressionnants ? La performance énergétique d'une construction est fixée par plusieurs facteurs et nous devons chercher l'efficacité dans tous ces paramètres :

– les besoins durant l'exploitation ;

– les besoins durant la construction ;

– les gains et pertes par les parois ;

– la qualité de l'air ;

– les systèmes de chauffage et de climatisation ;

– l'éclairage et autres ;

– les équipements divers ;

– l'influence du site, etc.

Dès lors que la prise en compte de l'ensemble de ces paramètres – et je viens d'en citer seulement quelques-uns – est imposée, de même que les normes auxquelles le calcul doit correspondre, une étude énergétique précise est donc réalisable dès la phase de conception. Cette étude doit ensuite être confirmée par un audit après réalisation. Lors d'un audit, l'ensemble des mesures est effectué, en ce qui concerne les paramètres et techniques utilisés dans le bâtiment, objets des mesures. Un bilan thermique complet est ainsi dérivé et inclut : les besoins énergétiques primaires annuels nets du bâtiment ; les sources énergétiques utilisées et leur répartition ; le bilan CO_2 ; l'énergie grise du projet, etc.

Actuellement, lorsqu'on définit la performance énergétique d'un bâtiment, l'usage est de considérer, d'une part, la consommation relative au chauffage et à la climatisation et, d'autre part, celle liée à l'utilisation des équipements, plus variable évidemment selon l'utilisation de celui-ci.

À titre d'exemple, le standard de maison passive datant des années septante permet d'atteindre une consommation de chauffage et de climatisation de 15 kWh/m^2/an, soit huit fois moins qu'un bâtiment ancien ou quatre fois moins qu'un bâtiment réglementaire, avec un surcoût constructif de l'ordre de 15 %.

En ce qui concerne la consommation globale des logements, la moyenne est actuellement connue, de même que celle des logements passifs : 42 kWh/m^2/an. Ici encore, notre proposition est d'arriver graduellement à cet objectif. Néanmoins, il faut considérer que, même dans une construction neuve, les équipements anciens sont souvent utilisés. La transition devrait donc s'effectuer sur la durée de vie des équipements, soit environ huit ans. L'achat d'équipements neufs devrait toutefois être fermement dirigé vers les appareils à haut rendement et être obligatoire pour l'installation dans des constructions neuves.

Le décret, qui modifie le CWATUP, doit tenir compte d'une problématique importante relative à l'optimisation énergétique : les règlements d'urbanisme.

Actuellement, les règles wallonnes sont, dans la plupart des cas, relativement rigides à cet égard. Ceci implique assurément certains débordements architecturaux, mais nuit aussi à une architecture novatrice. Malheureusement, il est important d'optimiser l'utilisation des ressources énergétiques locales sans une certaine liberté de conception.

Comme le mentionne pertinemment la directive, certaines mesures d'économie d'énergie ou de recours aux sources renouvelables ne sont économiquement rentables qu'au-delà d'une certaine taille critique. Il s'agit notamment de chauffage centralisé, de cogénération, de stockage solaire intersaisonnier, de projets liés à la biomasse, etc. Pour exploiter ce gisement d'économies d'énergie, il faudrait faciliter l'accès à ces techniques pour les collectivités, les groupes locaux et les petites sociétés de service. Ceci étant, une réflexion immédiate dans le cadre des permis groupés et plus encore dans le cadre de permis de lotir préparant le terrain pour une ensemble de constructions qui, tous ensemble, atteindront parfois une taille critique, s'impose.

Il s'agit ici de réflexions que je souhaitais partager avec vous. Je suppose que nous aurons encore l'occasion d'en débattre en long et en large lors de l'analyse du projet de décret qui tend vers une meilleure performance énergétique des bâtiments telle que souhaitée par la directive citée initialement.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je remercie M. Stoffels qui, une nouvelle fois et avec raison, revient sur la problématique de la performance énergétique des bâtiments, donc sur l'utilisation rationnelle de l'énergie qui constitue une des trois compétences de la Région wallonne en matière d'énergie.

C'est d'autant plus vrai que nous avons un retard relatif par rapport à cette transcription. Je dis «relatif» puisque j'ai lu le communiqué de Mme Defalque sur le sujet. La Flandre, elle-même, est en train de modifier complètement son décret, et un certain nombre de pays ont comme nous l'objectif de rechercher le meilleur texte.

Par ailleurs, pour être tout à fait franc, ce texte, tout le monde le réclame, mais une fois qu'il sera d'application, beaucoup vont s'en plaindre parce que cela va profondément modifier nos habitudes. On voit déjà un certain nombre de nos concitoyens maudire les élus locaux lorsqu'on leur refuse un permis qu'ils considèrent comme quasiment acquis. Demain, – et je me tourne ici vers les municipalistes – lorsque les Collèges vont devoir en refuser en raison d'une défaillance en matière de performance énergétique du bâtiment, alors que pour tout, le bâtiment est compatible, sans aucune difficulté d'implantation, etc., ce ne sera pas simple.

Il y aura également à venir un problème d'identification des responsabilités. On voit bien qu'entre les architectes – c'est du reste une des causes qui a amené le Gouvernement flamand à revoir son texte –, les entrepreneurs et le maître d'œuvre, chacun essaie de rejeter la responsabilité sur l'autre.

Par ailleurs, la directive elle-même n'est pas claire. En effet, elle ne traite absolument pas, par exemple, des extensions. Ce qui voudrait donc dire que, pour toute forme d'extension, il n'y aurait pas de règle de performance énergétique des bâtiments. Mme Defalque part en guerre sans bien mesurer les difficultés que cela suppose, mais pour avoir rencontré, la semaine dernière, le Directeur de la Commission, je peux vous dire que nous sommes dans le vague. Il en va de même pour la Directive cogénération dans laquelle il manque à la base des éléments chiffrés.

Notons que les petites constructions de 50 mètres et plus ne sont pas non plus mentionnées.

Nous sommes donc dans une situation qui est loin d'être simple et qui explique, Monsieur Stoffels, que le Gouvernement, sur ma proposition, a approuvé le texte en première lecture et je l'en remercie. Il est exact que le Conseil d'État a émis des remarques, voire même des critiques, qu'il convient de rencontrer, ce qui nous oblige à reconsulter la CRAT et le Conseil supérieur des villes et communes, chose que nous ferons dès que le texte viendra en seconde lecture. Je peux dès lors vous affirmer que le texte vous sera soumis en commission vers le début du mois de février de l'année prochaine.

J'ajoute que, pour ne perdre aucun temps par rapport à l'adoption de ce décret, nous travaillons simultanément sur les arrêtés, de telle manière à ce qu'une série d'arrêtés puisse passer en première lecture très rapidement.

Dernier élément, n'oublions pas qu'un certain nombre d'intervenants, je pense aux entrepreneurs de la construction et aux producteurs de matériaux, demandent que les textes convergent le plus possible avec ceux de la Flandre et de Bruxelles. À Bruxelles – et pourtant c'est un Ministre écologiste qui est compétent – ils sont encore moins avancés que nous. C'est difficile dans ces conditions de répondre à la légitime impatience du législateur wallon et en même temps de surveiller l'évolution des textes bruxellois et flamands. Avouez que ce n'est pas évident en termes d'équation et je souhaite que chacun comprenne la difficulté de l'autre.

Par rapport à votre exposé qui est effectivement très technique et extrêmement intéressant, je n'apporterai qu'une nuance, pour ne pas le prolonger de manière inutile, en ce qui concerne la consommation d'énergie primaire. Vous imputez au logement une part qui n'est pas la sienne. Vous évoquez la valeur de 40 % pour la consommation énergétique des logements. Or, je ne peux pas vous laisser dire cela car cette information n'est pas correcte. Aujourd'hui, le gros du «morceau» provient de l'industrie où on passe de 52 à 44 %. D'aucuns, les esprits chagrins y verront une autre fermeture d'entreprise, notamment de la sidérurgie, mais d'autres, verront le succès des accords de branche qui concernent pour l'heure 90 % de notre tissu industriel.

Dans le même temps, le Gouvernement fédéral s'apprête à imposer une nouvelle taxe CO_2 qui a rendu les entreprises furieuses, puisqu'alors même qu'on leur avait garanti des avantages fiscaux si elles faisaient des efforts sur le terrain de la consommation énergétique, elles se voient aujourd'hui une nouvelle fois pénalisées fiscalement malgré les efforts qu'elles ont déployés. Nous avons décidé, à cet égard, au niveau du Gouvernement, de saisir le Comité de concertation car nous estimons que le contrat de confiance a été rompu.

Le plus préoccupant concerne le secteur du transport, car nous passons de 19 à 25 %. Nous pouvons y trouver une explication de par nos habitudes de vie. Sommes-nous prêts à revoir nos déplacements en voiture ? Cette augmentation s'explique aussi par le développement du secteur logistique et par le trafic aéronautique. Sur ce secteur pourtant fondamental en matière énergétique, beaucoup moins de voix s'expriment. Cependant, un point positif est le succès de plus en plus considérable des TEC. Je souhaite le soutenir, le conforter et l'améliorer. Plus il y a de bus, moins il y a de voitures.

Pour la part du logement, celui-ci passe de 21 à 24 %. Ces résultats démontrent qu'il convient de modifier nos habitudes. Tout à l'heure, je donnerai d'ailleurs des éléments chiffrés à Mme Dethier-Neumann sur les primes en matière énergétique liée au bâtiment. Elles ont un succès considérable. Cela prouve que sans attendre l'imposition de la PEB, nos concitoyens ont décidé d'utiliser ces primes, c'est-à-dire d'investir pour moins consommer. C'est un élément positif.

Pour ce qui est de la part tertiaire, elle est passée de 5,4 à 7,5 %.

J'en viens à présent à la situation du décret PEB. Je me montrerai beaucoup moins sévère que vous, Monsieur Stoffels. Tout d'abord, rappelons que la procédure d'avis énergétique est commune aux trois Régions, ce qui n'est pas courant dans notre pays. Celle-ci vise à octroyer une attestation permettant le classement des bâtiments en fonction de leur consommation.

Cette procédure a été élaborée, je vous l'ai indiqué, avec les autres Régions et constitue un préalable à la certification telle qu'elle sera applicable lors du vote du décret PEB. Cette procédure initiée sur base volontaire n'a aucun effet obligatoire et comprend deux volets :

– d'une part, une évaluation de la qualité énergétique des éléments du bâtiment – essentiellement les parois, le système de chauffage, l'eau chaude, la ventilation et la surchauffe – sur base des conditions standardisées et normes actuellement en vigueur, qui permet donc de classer les bâtiments dans une catégorie de consommation ;
– d'autre part, un avis énergétique qui tient compte de l'occupant et donc de son comportement, et qui émet des propositions d'amélioration.

La comparaison des résultats de la procédure d'avis énergétique avec d'autres types d'audits réalisés sur un même bâtiment peut effectivement conduire à des différences si ces audits sont réalisés sur base d'informations récoltées et d'hypothèses différentes non standardisées. Dès lors, d'un spécialiste de la performance énergétique à l'autre, il peut y avoir des différences, mais la PAE a l'immense avantage d'employer un vocabulaire commun et de pouvoir suggérer des comparaisons et des recommandations. Autrement dit, j'ai envie de vous dire, sans vous donner tort, qu'on ne peut comparer que ce qui est comparable.

Donc, une des principales difficultés de l'approche de la PAE, c'est manifestement la composition des parois, de l'enveloppe du bâtiment qui est, selon les spécialistes, l'élément souvent déterminant qui peut fragiliser l'avis rendu.

C'est la raison pour laquelle il est demandé à l'auditeur d'indiquer l'origine des informations, soit les plans disponibles, soit la valeur mesurée ou vérifiée sur place, soit encore la valeur communiquée par le demandeur lui-même.

Donc, à ce jour, je le répète, cette procédure est la seule qui soit standardisée dans notre pays.

Des adaptations seront apportées, Monsieur Stoffels, pour aboutir à la certification et assurer une fiabilité, ainsi qu'une simplification accrue des données introduites et récoltées sur le site. Les trois Régions étudient les différentes adaptations à apporter en vue d'arriver à la certification obligatoire.

En ce qui concerne la transposition de la directive, je vous l'ai indiqué, nous en sommes aujourd'hui à la deuxième lecture et donc, tout cela sera intégré dans le texte pour le début de l'année prochaine.

J'ai essayé de répondre à l'essentiel de votre intervention que j'ai considérée comme une forme de conseil, de recommandations, de suggestions pour la performance énergétique des bâtiments. Je ne manquerai pas de m'en inspirer et de la faire partager à mes collègues du Gouvernement.

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

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

M. Stoffels (PS). – Je tiens à remercier le Ministre pour la réponse qu'il m'a donnée. Effectivement, l'interpellation que je lui ai adressée n'est certainement pas à interpréter comme une critique ou une espèce de rappel, mais plutôt comme le lancement d'un pavé dans la mare pour faire avancer un ensemble de réflexions et de discussions.

Vous dites que tout le monde réclame des normes plus sévères en matière de performance énergétique mais que lorsqu'elles seront là, les gens s'en plaindront. En ce qui me concerne, je partage votre avis, mais je maintiens les choix proposés aujourd'hui.

Je suis également d'accord avec vous pour dire que la directive, à certains égards, n'est pas claire et que les extensions n'y sont pas prévues et qu'elles échappent dès lors à l'objectif de la directive. En tant que législateurs, nous voulons intégrer les extensions dans la réflexion tout comme les autres cas de figure.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je suis d'accord, mais comment traiter ces extensions, surtout en ce qui concerne les bâtiments industriels ?

M. Stoffels (PS). – C'est à nous à apporter des réponses politiques.

Si j'ai quelque peu insisté sur le suivi de la procédure, c'est parce que, en 2009, nous aurons une certification obligatoire des nouveaux bâtiments en ce qui concerne leurs performances énergétiques, et de ceux mis en vente. Cette année s'approchant à grands pas, il me semble que nous avons intérêt à mettre les balises le plus tôt possible pour éviter que les candidats bâtisseurs d'aujourd'hui construisent en fonction de normes qui provoqueraient quelques difficultés pour l'obtention d'un bon certificat qui augmenterait la valeur vénale à partir de 2009.

En ce qui concerne la quote-part du logement dans la consommation finale de l'énergie, je tiens tout simplement à vous dire que je me suis inspiré des sources européennes. J'avais parlé de 30 à 40 % sachant évidemment que, d'un pays à l'autre, cela peut légèrement varier.

Concernant le secteur du transport, vous avez entièrement raison, peu de personnes s'en préoccupent, mais je vous ai déjà posé quelques questions orales, voire questions écrites sur le sujet, notamment concernant le parc des véhicules dont la Région wallonne est propriétaire.

Pour terminer, je réitère le vœu qu'en termes de normes à la base de la définition de la performance énergétique, tant en ce qui concerne la phase de conceptualisation qu'en ce qui concerne la phase d'exécution des travaux, que nous nous inspirions des procédures et des concepts qui existent déjà, à savoir, une basse consommation d'énergie.

INTERPELLATION DE M. CRUCKE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA RÉFORME DE LA POLITIQUE DES FRICHES INDUSTRIELLES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la réforme de la politique des friches industrielles».

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

M. Crucke (MR). – Je souhaite revenir sur le dossier des friches industrielles et plus précisément sur une série de constatations.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est le meilleur passage du rapport.

M. Crucke (MR). – Je ne sais pas si c'est le meilleur, mais il faut vraiment réfléchir pour trouver une phrase qui vous est agréable dans cette page.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il y a trois mots : les moyens financiers. *(Rires.)*

M. Crucke (MR). – Malgré les moyens financiers, vous avez beaucoup de craintes. Je ne vais pas relire le rapport mais simplement vous rappeler que tout ce que j'ai pu vous lire résume clairement les critiques du MR depuis le début. Comme quoi, l'administration et le MR peuvent parfois être proches.

La politique de réformes que vous avez entamée en la matière portait sur différents éléments. Or, nous constatons que le financement via la Sowafinal semble reporter la charge sur les générations futures. Vous allez sans doute me dire que vous n'êtes pas le seul à l'avoir fait mais sachez que je ne prends pas en compte ce que les autres ont fait, ce qui m'intéresse c'est que vous, vous fassiez les choses différemment.

Quant à la réforme du CWATUP, force est de constater qu'elle est désordonnée, lacunaire, ouverte à l'ensemble des recours – il y en a d'ailleurs déjà eu. Or votre intention est de continuer à saucissonner les réformes du CWATUP.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – On vient encore de me le demander aujourd'hui.

M. Crucke (MR). – Cela, je peux le comprendre. Une législation quelle qu'elle soit est toujours imparfaite.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – On tend à l'excellence.

M. Crucke (MR). – Malheureusement, dans ce dossier-là, je pense qu'on est loin de l'excellence. Mais enfin, il ne faut pas désespérer dans la vie, les miracles arrivent.

Pour ce qui est de l'extension des SAED, l'administration reconnaît que la politique menée actuellement fera en sorte que les sites les plus gênants soient les plus oubliés et qu'en fin de compte, votre politique s'apparente à du «façadisme». Vous oubliez que derrière la façade, il y a un certain nombre de pièces qui

sont dans un état lamentable. Il aurait mieux valu commencer par les fondations plutôt que de faire cela.

Il semblerait que le fonds spécial pour les friches industrielles, prévu dans le décret du 20 juillet 2005, ne soit toujours pas crédité. À l'époque, on vous avait dit qu'on ne comprenait pas l'utilité de ce fonds, peut-être pouvez-vous nous en expliquer les raisons aujourd'hui.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Concernant le fonds de taxation ?

M. Crucke (MR). – Oui.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cette taxation date du Gouvernement précédent.

M. Crucke (MR). – Je vais y venir.

Pour ce qui est du principe du pollueur-payeur, le budget de 2005 avait prévu des recettes à hauteur de 16 millions d'euros. Or, à ce jour, nous ne pouvons compter que sur des recettes de plus ou moins un million d'euros. En outre, le Ministre Daerden a mentionné aujourd'hui que l'estimation de 2006 ne serait que de 30.000 euros et ce, en raison de nombreux problèmes.

Face à tous ces constats, je souhaiterais avoir votre analyse ainsi que des éclaircissements en la matière. J'ai peut-être mal interprété ce document, mais je suis sceptique.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La plupart du temps, les Ministres commencent toujours par remercier l'Honorable membre de sa question qui permet de faire le point. Mais cette fois-ci, je tiens à appuyer mes remerciements à M. Crucke parce qu'il me permet, *urbi et orbi*, par les travaux de notre assemblée, de couper des ailes à un canard et de corriger une très désastreuse appréciation d'un membre de l'administration.

L'évaluation est sous la responsabilité de Mme Sarlet, mais comme vous vous en doutez, elle est segmentée. L'évaluation dont vous faites référence est évidemment la plus acerbe.

D'abord, on a rarement vu un texte aussi dur. En effet, on a peu souvent vu et lu un fonctionnaire juger le Gouvernement wallon de la sorte. J'ai trouvé que c'était tout de même un peu fort en plus d'être largement incorrect. Je me suis alors demandé pourquoi a-t-on écrit cela et me suis donc adressé immédiatement au directeur de l'administration qui a en charge l'assainissement des sites industriels désaffectés. Celui-ci a déclaré ne pas avoir été consulté en la matière. L'auteur de ce «pamphlet politique» est en fait un fonctionnaire qui a introduit un recours au Conseil d'État contre la désignation de l'actuel directeur des sites d'activité économique désaffectés et qui lui en veut d'avoir tout simplement occupé la place qu'il convoitait. Ce candidat évincé – dont je tiens les coordonnées à votre disposition – se déchaîne donc contre son directeur à qui il reproche d'occuper indûment une fonction.

Reprenons, si vous le voulez bien, les graves lacunes que comporte l'appréciation de l'auteur de ce chapitre.

En ce qui concerne les missions, je m'étonne qu'à aucun moment, le fonctionnaire en question ne reprenne l'objectif annoncé par le Gouvernement wallon, à savoir, réaliser d'ici 2009 l'assainissement en visuel de 100 sites non pollués et de 50 sites pollués. Nous nous occupons tous de gestions communales et autres, et je ne pense pas que nous apprécierions si l'administration ne reprenait pas comme une mission prioritaire les objectifs que nous nous étions fixés dans le cadre du plan Marshall. Or, ce fonctionnaire n'en dit rien, pas un mot ! Le Gouvernement en fait un objectif majeur, mais lui, il considère que cela n'a aucun intérêt.

Concernant les actions nécessaires pour réaliser les missions, le fonctionnaire précise que, depuis 1968, la Région wallonne a réhabilité 1.600 hectares et a utilisé, pour ce faire, 300 millions d'euros. Il oublie cependant de dire que pour la seule période s'étendant de 2005 à 2009, le Gouvernement va y consacrer 450 millions d'euros, soit, plus qu'en 38 ans ! Cette augmentation est mentionnée en une ligne dans le rapport d'activités économiques et, selon ce fonctionnaire, ne permettra de mener que quelques opérations supplémentaires.

Il poursuit en comparant les budgets de 2005 aux budgets de 2004, soit ceux déposés par M. Foret. Il dit qu'en 2004, on dépensait 12 millions d'euros. Il est vrai que nous avions un peu taquiné M. Foret sur l'absence de crédits. Mais pour la période 2005, l'actuel Gouvernement a pour 19,4 millions d'euros de crédits ordinaires auxquels il convient d'ajouter les crédits exceptionnels. L'estimé fonctionnaire poursuit en disant qu'il y a tellement peu de moyens qu'il faudrait 30 ans pour avoir un changement». Il ne cite en outre pas un mot sur les crédits exceptionnels, sinon pour dire que nous reportons sur nos enfants les charges léguées par nos parents. Dommage que ce fonctionnaire zélé de la plume, surtout dans la critique, n'ait point regardé la courbe de désendettement de la Région wallonne. Nous venons, sur ces deux dernières années, de supprimer 25 % de la dette wallonne.

Dernier élément, le fonctionnaire souligne que le problème d'assainissement provient du fait que cette matière est très complexe sur les plans administratif, budgétaire, juridique et technique. Autrement dit, il dit que la législation n'est pas bonne. En cela, il a raison, c'est du reste pour cela que nous avons voulu une simplification notamment par une réhabilitation plus rapide. Plusieurs personnes, dont M. Langendries, pourraient témoigner de cette simplification dans laquelle la procédure superfétatoire du PCA est substituée par l'article 127. Cela permet en outre à des grands groupes immobiliers – je pense au Groupe Mestdagh – d'investir, y compris sur les sites d'activité économique désaffectés. Il ne fait par ailleurs aucune allusion au décret relatif aux zones d'activité économique.

Puis, apparaît comme une faiblesse, le fait de taxer celui qui est propriétaire d'un site. Je croyais pourtant que nous étions dans une logique cohérente et permanente du principe du pollueur-payeur. C'est ce que le Gouvernement précédent a élaboré et voté et nous y avons ajouté un fonds, de manière que toutes les sommes qui proviennent de la taxation soient indubitablement investies dans l'assainissement. Pour ce fonctionnaire, taxer les propriétaires désinvoltes de sites d'activité économique désaffectés, c'est une faiblesse. C'est le monde à l'envers !

Le fonctionnaire a également omis de parler des SRPE. Or, le Gouvernement a établi une première liste et nous venons, ce 10 novembre, d'en établir une deuxième. J'étais, au départ, parti avec la liste de M. Foret pour être sûr de terminer son travail. Généralement, les Ministres balaient tout ce que l'autre a fait, mais ici, j'ai voulu clôturer la période de M. Foret et nous avons dégagé 22 millions à cet effet. Cela n'a même pas été cité dans le rapport, pas plus d'ailleurs que les SAR, sauf par ironie. Ce fonctionnaire aurait dû savoir, quand il s'est agi de réhabiliter la piscine de Dinant, qu'il y avait un bar qui justifiait cette réhabilitation et que nous avons simplifié les procédures. Mais, cela n'a aucun intérêt pour ce monsieur. C'est dommage parce que cela permet d'éliminer d'autres chancres : atteinte au paysage, à l'environnement des bâtiments qui n'ont plus beaucoup d'intérêts, sinon de repousser les investisseurs dans les derniers quartiers …

Il regrette en outre que le projet de décret fasse l'impasse sur la question de la pollution de ces sites. Or, le projet de décret porte justement sur des sites non pollués ! Vous comprenez tout de suite l'intelligence rapide et fulgurante de ce fonctionnaire. Je le répète, une fois pour toutes, nous n'avons rien modifié dans la législation des sites pollués. Nous n'avons fait qu'une chose, c'est de le créditer de 250 millions d'euros.

Par ailleurs, il affirme aussi que les recours vont pleuvoir. Ce fonctionnaire qui est en plus devin, a-t-il raison ? Absolument pas ! L'année 2006 est presque finie et sur 184 sites, 4 recours ont été introduits. J'ai vérifié, c'est moins que par le passé !

Dans le cadre du décret-programme relatif aux actions prioritaires pour l'avenir wallon, une autre des menaces soulevées dans ce rapport est liée au fait que le texte serait – je cite – «*incohérent, inadéquat, imprécis, ambigu, lacunaire et contradictoire*». Ce pauvre fonctionnaire évincé de sa promotion prétend aussi que le Gouvernement, dans ses choix, est toujours arbitraire. Je vous informe que la liste des SRPE adoptée ce 10 novembre au Gouvernement est celle qui correspond en tout point à la proposition transmise par l'administration et que la liste des SAR qui devrait être adoptée ce 23 novembre par le Gouvernement suit également dans toutes ses grandes lignes les propositions formulées par l'administration. Dès lors, je me demande vraiment dans quelle mesure l'arbitraire règne-t-il.

Monsieur Crucke, je vous remercie sincèrement d'avoir posé cette question. Cela m'a permis d'éclaircir pas mal de points avec des chiffres à l'appui qui parlent d'eux-mêmes. Un frustré et un insatisfait de sa promotion écriront toujours des choses de cette nature et je le regrette.

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

M. Crucke (MR). – Quand je peux faire plaisir au Ministre, il n'y a pas de problème. Ce n'est pas dans ma nature de vouloir être vindicatif, méchant, insultant, etc. Donc, je le rassure, je ne tenais pas du tout à lui faire mal, je sais qu'il y a un proverbe qui dit qu'il n'y a que la vérité qui blesse. Manifestement, vous semblez avoir été quelque peu blessé par cette page 115 et on le comprend. Vous mentionnez que le directeur n'a pas été consulté, mais lorsqu'on publie ce genre de rapport d'activités, on supervise ce qui est rédigé !

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il n'a même pas été consulté.

M. Crucke (MR). – Entre être consulté et ne rien voir, il y a une différence. Dans ma commune, lorsqu'on publie quelque chose, je fais quand même attention à ce qui est écrit, et si je ne suis pas d'accord, je le dis. J'ai un peu de mal à comprendre ces explications. Un directeur si merveilleux qui, manifestement, n'a rien vu passer.

Pour ce qui concerne les budgets, c'est vrai qu'il y a une augmentation, je le reconnais, mais c'est sur le fond que je vous dis que ce que vous faites, c'est du «façadisme», et l'administration vous le dit aussi. Vous avez beau augmenter les budgets, si c'est pour ne pas traiter les problèmes qui sont les plus cruciaux en Wallonie, je pense qu'on gaspille l'argent public.

Enfin, j'ai lu les propos que vous teniez lorsque vous étiez dans l'opposition entre 1999 et 2004 – j'apprécie vous lire, c'est toujours très intéressant, même si je ne partage pas toujours ce que vous dites – et vous étiez le plus opposé au financement alternatif, alors que vous êtes maintenant un admirateur de ces mêmes financements. Cela est peut-être dû au miracle de la solidarité gouvernementale mais je ne peux pas croire que vous soyez aussi «pour» aujourd'hui alors que vous étiez tellement «contre».

Concernant votre dernière liste sortie le 10 novembre 2006, il semblerait que l'on y retrouve une Maison du peuple. Je me ferai un plaisir d'aller vérifier cela, parce que, si en plus, maintenant, vous mettez par terre les Maisons du peuple, vous imaginez les nombreux problèmes qui vont en découler.

INTERPELLATION DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, ET À M. LUTGEN, MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TOURISME, SUR «LA POLÉMIQUE SCIENTIFIQUE EN MATIÈRE DE RAYONNEMENT ÉLECTROMAGNÉTIQUE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, et à M. Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'environnement et du Tourisme, sur «la polémique scientifique en matière de rayonnement électromagnétique».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, dans *Le Soir* du 3 octobre, l'autorité fédérale affirmait qu'il n'y aurait pas de révision des normes avant les prochaines recommandations de l'Organisation mondiale de la santé, prévues pour 2007. Pourtant, il y a quelques semaines, la controverse scientifique relative aux rayonnements émis par les téléphones portables a resurgi. Certains scientifiques affirment l'existence d'un danger, d'autres défendent l'avis contraire et d'autres encore sont indécis. Le manque de clarté en ce qui concerne les risques sanitaires éventuels est inquiétant. Selon l'OMS et la Commission européenne, les enfants seraient plus sensibles à l'absorption des ondes radio. Aucune preuve des effets nocifs liés à l'utilisation des GSM n'aurait toutefois encore été apportée.

Le Ministre Demotte répond : *«Au niveau de l'OMS, une évaluation générale des risques est prévue pour 2007-2008, après une collecte de données en 2006-2007. Des rapports intermédiaires sont publiés sur l'hypersensibilité électromagnétique ou la sensibilité des enfants aux champs électromagnétiques.»*. On disposera donc d'une étude de l'OMS en 2008 et je suppose que les dossiers vont rebondir à partir du 1er janvier 2007 déjà. Dans l'intervalle, en tout cas, les antennes GSM continuent à proliférer et je me pose la question s'il n'y a pas lieu d'informer les communes et le public d'éventuelles conséquences de l'utilisation d'un téléphone portable pour les enfants, les femmes enceintes, les personnes âgées ou malades …

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Et les membres de l'opposition.

M. Stoffels (PS). – … et les membres de l'Opposition. *(Rires.)* Je ne voulais pas les classer automatiquement parmi les personnes malades.

Il faut assurer la cohérence entre les autorités fédérales, régionales et communautaires. La Région wallonne estime pouvoir appliquer le principe de précaution, mais ne dispose de la compétence que sur le plan paysager. En effet, l'État fédéral dispose de la compétence de fixer les normes. L'installation des pylônes relève de la compétence des communes et de la Région. Notre rôle se limite à la prise en compte des considérations urbanistiques. Même si elle est limitée, il s'agit ici d'une compétence à ne pas sous-estimer. En effet, le Comité de concertation ne devrait-il pas se préoccuper de la situation ? Tels sont les propos de plusieurs parlementaires fédéraux publiés dans les comptes rendus de la Chambre.

Permettez-moi de citer Magda De Meyer : *«Le Conseil supérieur d'hygiène est partisan d'une réduction des normes relatives aux pylônes GSM. Il s'agit essentiellement de savoir si les effets thermiques, mais aussi subthermiques des rayonnements sont pris en considération. Le dernier avis du CSH date d'il y a plus de quatre ans. Le groupe de travail «Radiations non ionisantes» constitué par le CSH examine cette année les répercussions des nouvelles technologies à*

haute fréquence sur la santé. Les scientifiques soulignent de plus en plus fréquemment que les effets des rayonnements des téléphones portables sur la santé ne doivent pas être sous-estimés. Le fait que l'industrie elle-même finance de nombreuses études rassurantes appelle à la plus grande prudence. J'estime que les autorités doivent appliquer le principe de précaution et ramener les normes au niveau proposé par notre propre Conseil supérieur d'hygiène.».

Les questions que je souhaite vous poser sont les suivantes.

Connaissez-vous déjà les résultats de l'étude du CSH en ce qui concerne les technologies à haute fréquence ? Si oui, ce rapport pourra-t-il être présenté aux Parlementaires régionaux ? Y aura-t-il une concertation fédérale-régionale en la matière ? Seriez-vous éventuellement prêt à adapter vos critères d'octroi d'un permis d'urbanisme, évidemment en fonction des résultats, ou encore d'accepter, le cas échéant, des règlements communaux de police qui, par exemple, imposeraient une certaine distance entre les habitations les plus proches et les pylônes ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie M. Stoffels de me poser cette question qui me permet de faire le point sur une polémique née avant les élections communales, à savoir, sur les effets nocifs ou non de ces fameuses antennes GSM et sur l'identification des compétences.

Clairement, nous le savons, la santé et les normes sujettes à protéger cette santé sont de la compétence du Fédéral et nous n'intervenons, nous, – je ne cesse de le répéter – que pour la délivrance du permis qui s'appuie sur le respect de règles fédérales.

Même si je suis accablé de protestations, de recours et de pétitions, essentiellement sur la partie santé, je ne peux chaque fois répondre que je n'en suis pas compétent ni responsable, ce qui ne m'a pas empêché d'être actif en la matière – j'y reviendrai.

Dans la partie urbanistique, il m'arrive régulièrement de refuser des antennes GSM parce que leur implantation n'est pas particulièrement heureuse ou comme mon administration me le conseille. Donc, ce n'est pas un accord de principe à tout va, loin s'en faut.

Par rapport à cette polémique, qu'ai-je fait ? J'avais indiqué à M. Wesphael, lors de la séance publique de la mi-octobre, que je ferais deux choses : écrire à M. Demotte pour lui demander s'il comptait procéder à une nouvelle étude, revoir les normes, et me rencontrer pour en discuter ; et faire une démarche auprès de l'ISSeP pour qu'il m'indique quelle est la valeur réservée à «l'étude des études», telle qu'elle avait été présentée à Louvain-la-Neuve.

Je n'ai, à ce jour, toujours pas reçu de réponse de M. Demotte. J'ai bien lu, effectivement, les échos de la presse. Je ne manquerai pas, m'appuyant sur votre question, de lui rappeler l'urgence d'une réponse, mais j'ai le sentiment, de vous à moi, qu'elle sera assez conforme à ce que *Le Soir* a répercuté.

En ce qui concerne l'étude du Conseil supérieur de l'hygiène dont vous faites mention, je ne l'ai pas reçue. Bien sûr, je n'ai pas manqué de la solliciter, mais évidemment, elle est d'abord adressée à mon Collègue fédéral. Dès que je l'aurai, je la ferai examiner par notre administration.

Je peux cependant vous communiquer la réponse de l'ISSeP, qui lui, est parfaitement diligent et dit ceci : «*Il ne nous appartient pas d'émettre un jugement quant aux opinions d'un des conférenciers de Louvain-la-Neuve sur le caractère de nocivité. Néanmoins, nous suivons de très près les résultats des études en cours et on ne peut que constater que le message diffusé lors de cette conférence de presse. L'ISSeP est en totale contradiction avec des communiqués rassurants émis récemment par les organismes officiels tels que l'OMS, ensuite l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale, ou encore le Raad voor gezondheid, c'est-à-dire l'équivalent hollandais. D'ailleurs, plusieurs scientifiques belges impliqués dans la problématique des effets sur la santé des champs électromagnétiques et qui sont issus de différentes institutions, nous font part de leur grand étonnement des résultats tels qu'ils ont été commentés à Louvain-la-Neuve, le 29 septembre dernier. Afin d'éclaircir cette question, il nous semble qu'il y aurait lieu de confier à l'équipe pluridisciplinaire et indépendante, l'analyse des résultats et conclusions de la trentaine d'études mentionnées à la Conférence de Louvain-la-Neuve.»*.

Autrement dit, avant d'affirmer de telles choses, comme ce fut le cas à Louvain-la-Neuve, il faudrait pouvoir valider la démarche de collecte et de synthèse de ces trente études et voir si elle est de caractère scientifique, ce qui n'a pas été le cas, loin s'en faut.

Tout ce que je peux vous dire, Monsieur Stoffels, c'est que je vais réintervenir une énième fois auprès de M. Demotte et lui transmettre la lettre de l'ISSeP dont je rappelle que nous sollicitions toujours l'intervention pour bien vérifier si la norme fédérale est respectée à la lumière des éléments qui nous sont transmis par les différents opérateurs de télécommunications. En fait, nous ne serions même pas obligés de

le faire, c'est vraiment une précaution supplémentaire que prenons.

J'ai conscience que beaucoup de citoyens doivent s'interroger sur le sujet.

J'ajouterai un dernier élément sur le plan de l'urbanisme. Certaines communes crient au scandale en disant que la Région wallonne délivre des permis au mépris de la santé de nos concitoyens. Que constate-t-on ? Qu'il s'agit en fait de permis délivrés par le fonctionnaire délégué. La commune a donc parfaitement le droit d'introduire un recours, mais elle ne le fait pas. Il convient donc de distinguer les mandataires qui interviennent de bonne foi et qui ont épuisé toutes les procédures de recours de ceux qui crient au loup mais qui ne prennent aucune mesure pour faire changer les choses.

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

M. Stoffels (PS). – Si déjà les scientifiques ne parviennent pas à se mettre d'accord et si, nous, en tant que politiciens nous n'y arrivons pas non plus, comment le citoyen peut-il y voir clair.

Il me semble que, dans un premier temps, nous avons tout intérêt à expliquer que nous avons une compétence urbanistique, et à travers cela, que nous devons faire respecter les normes qui sont imposées par l'autorité fédérale qui a la compétence en matière sanitaire. Notre compétence, même si elle est limitée, n'est pas à sous-estimer parce qu'elle nous donne un droit de regard sur une matière qui est relativement sensible et controversée. Il me semble que nous avons tout intérêt à œuvrer à l'éclaircissement de la situation et à quelque chose de constructif.

M. le Président. – Ceci clôture les interpellations.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. PIRLOT À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'AVENIR DE LA GESTION DE L'AÉRODROME DE SAINT-HUBERT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pirlot à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'avenir de la gestion de l'aérodrome de Saint-Hubert».

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

M. Pirlot (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, la politique aéroportuaire wallonne a connu, ces dernières années, nombre de développements et d'adaptations, en vue d'encadrer le secteur au mieux de son essor.

Je n'aborderai pas ici les aéroports régionaux, mais m'attarderai quelques instants sur le cas particulier des aérodromes.

Spa n'amène pas pour l'instant de commentaire particulier. En ce qui concerne l'aérodrome de Cerfontaine, le processus de développement est en cours et fait l'objet d'un suivi actif du Gouvernement.

Je me pencherai donc plus précisément sur l'aérodrome de Saint-Hubert.

L'activité de l'aérodrome de Saint-Hubert se concentre sur l'aviation de tourisme, le vol à voile et la voltige. Il possède une assez bonne notoriété et son potentiel est sans doute non négligeable.

Les différents responsables politiques successifs en charge de ce dossier ont d'ailleurs jusqu'à présent été unanimes dans leur volonté affichée de voir se développer l'aérodrome de Saint-Hubert.

Des difficultés diverses sont survenues par le passé, notamment autour du bâtiment de «La Clé des Airs». La gestion et la modernisation des infrastructures qui, à Saint-Hubert, sont plutôt importantes, ont été confiées à la Sowaer.

Aujourd'hui, une information circule selon laquelle l'aérodrome, géré par une société d'exploitation regroupant le secteur privé et le secteur public, pourrait connaître des modifications de structures, avec un recours plus important au niveau du secteur privé.

Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, confirmer cette information et nous éclairer davantage sur ce point ? Si un projet est envisagé, sous quelle forme est-il privilégié et quel sera le sort réservé aux emplois existants ?

L'objectif d'offrir à cet aérodrome les atouts nécessaires à son développement nous intéresse au plus haut point et concerne toute une région.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur Pirlot, tout comme vous, l'avenir de la gestion de l'aérodrome de Saint-Hubert m'importe. Toutefois, le mécontentement est évident.

D'abord, la Région wallonne se voit obligée d'investir 500.000 euros pour assurer l'équilibre financier entre les aérodromes. Ce montant risque même d'aller *crescendo* à l'avenir. Faut-il qu'un Gouvernement

équilibre les comptes de deux sociétés qui exploitent des aérodromes ? Sans oublier que, pour la situation des deux sites, il y a des investissements importants à réaliser. Du reste, nous avons commencé à les répercuter, puisque la Sowaer dispose d'une enveloppe d'investissement chaque année.

Ensuite, la Sowaer a essayé, à juste titre, de trouver ou de favoriser l'émergence de partenariats. C'est ainsi que, pour ce qui concerne Spa, on s'est tourné vers SAB, Aqualis et Meusinvest. Pour ce qui concerne Saint-Hubert, on s'est tourné vers la Ville, vers la Province et Idelux. Dans les deux cas, c'est un échec puisqu'un certain nombre de partenaires se sont retirés.

Enfin, ce qui m'inquiète encore plus, ce sont les utilisateurs qui se plaignent des nouvelles redevances, mais aussi et surtout des heures d'ouverture, de l'accueil, du manque de dynamisme commercial qu'affichent un certain nombre d'aérodromes et ils pointent, dans leur courrier, très directement, l'intervention des fonctionnaires du MET qu'ils trouvent un petit peu trop rigides par rapport au fonctionnement normal ou souhaitable d'un aérodrome.

Cette situation n'est pas bonne.

Par ailleurs, comme nous souhaitons développer ces aérodromes, nous devons rassembler les points positifs. Le Gouvernement est parti du préalable de l'exemple de Cerfontaine, où nous avons réuni, avec la Sowaer, la commune, l'intercommunale, les forces vives de la région – M. Borsus, par exemple, y a été directement associé. Il y a eu un appel à projet dans la presse nationale, la presse internationale, la presse spécialisée, et puis finalement, un projet très conséquent a été dégagé par un jury. Nous voudrions faire de même pour les deux aérodromes. C'est en tout cas le mandat que le Gouvernement m'a donné. Il s'agira donc de travailler avec les forces vives. À Saint-Hubert, il y a déjà eu spontanément des offres de reprise, et donc un appel à projet pour trouver des partenaires privés qui géreront le site.

Notre travail à nous est de leur fournir une infrastructure de qualité. Il nous faudra prendre un certain nombre de précautions en termes de sécurité et engager un correspondant qualifié au niveau de la législation aéronautique.

Outre ce premier élément, le Gouvernement va lancer un groupe de travail entre MM. Daerden, Courard et moi-même pour trouver une nouvelle fonction aux agents du MET, puisqu'ils seront superflus – si j'ose dire – dans le cadre d'une gestion privée. Nous ne voulons pas que des agents soient lésés et nous allons leur proposer une affectation professionnelle conforme à leur aspiration et laisser le privé dynamiser le secteur.

Je trouvais anormal que la Région wallonne investisse dans deux, voire trois aérodromes, et qu'en même temps, elle laisse exploiter les aérodromes en totale illégalité. Autrement dit, d'une main nous ne cessons de donner de l'argent, et de l'autre, nous fermons les yeux, depuis des années, sur certains aérodromes qui sont en parfaite illégalité d'exploitation. Ils ne sont pas tous concernés. Il y a peu, un gérant d'aérodrome est passé à la télévision en disant que tout cela était scandaleux, qu'il n'était pas concerné par cela et qu'il était en ordre. Il a toutefois omis de dire au passage qu'il s'est retrouvé devant les juridictions civiles pendant des années et qu'il ne doit finalement sa régularisation qu'*in extremis*, c'est-à-dire, à la fin de la législature précédente. Et tant mieux pour lui !

Dès lors que nous passerons à une phase active, c'est-à-dire, après l'appel à projet, nous constituerons alors, comme nous l'avons fait pour Cerfontaine, le groupement de tous les acteurs, et je ne manquerai bien sûr pas de vous y associer. Le but est que ce soit le meilleur repreneur qui valide, dynamise ces aérodromes plutôt que de les laisser dans un état semi-public.

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

M. Pirlot (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse très complète et, effectivement, je serais très intéressé de pouvoir être tenu informé de ce dossier qui me tient particulièrement à cœur.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Monsieur le Ministre, chers Collègues, puis-je vous proposer que nous fassions le point deux minutes concernant l'ordre de nos travaux ?

Ainsi, pour permettre à nos membres de se rendre dans d'autres commissions, nous allons permuter différentes questions :

– la question 5 viendra en place de la question 11 ;

– la question 16 viendra en place de la question 6 ;

– la question 7 viendra en place de la question 17.

De plus, Mme Dethier-Neumann transforme sa question 10 en question écrite et les questions 18 à 22 sont reportées.

M. Bayenet n'étant pas présent, sa question est donc reportée.

Nous passons alors à la question de M. Crucke et de M. Senesael.

QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«L'ABONNEMENT TRANSMISSIBLE»

QUESTION ORALE
DE M. SENESAEL À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«L'ABONNEMENT TRANSMISSIBLE
MIS EN PLACE PAR DE LIJN»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'abonnement transmissible» et de M. Senesael à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'abonnement transmissible mis en place par De Lijn».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, ma question est plus une réflexion qui est menée dans la partie néerlandophone du pays. Récemment, à la demande même de plusieurs entreprises, De Lijn a mis sur le marché un abonnement transmissible, non-nominatif, que tous les employés d'une entreprise peuvent utiliser puisque le titre de transport est émis au nom de la société.

Cela a son sens et, dans le cadre d'une politique qui veut que l'on recoure de plus en plus au transport public – et donc moins au véhicule privé –, cette opération a le mérite d'exister.

Monsieur le Ministre, je pense qu'il n'y a pas de honte à s'inspirer d'exemples positifs provenant du côté néerlandophone. Mes questions sont donc les suivantes.

Ce mécanisme est-il susceptible d'intéresser les TEC ? Un abonnement transmissible pour entreprises est-il à l'étude au sein des TEC ? Pourrait-on imaginer qu'au-delà des entreprises, on puisse l'utiliser également à des fins plus familiales ?

Enfin, une concertation avec la STIB et De Lijn est-elle à l'ordre du jour, de manière à harmoniser le système à l'échelle du territoire national ? Y intégrera-t-on la SNCB ?

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, vous comprendrez qu'étant donné que M. Crucke a déjà posé la question, je vais résumer très fortement mon intervention.

Tout comme lui, j'ai pris connaissance, dans la presse, que De Lijn proposait, dès le 1er janvier prochain, des abonnements transmissibles et communs. Comme on l'a dit, ces abonnements ne seront pas nominatifs, mais porteront le nom d'une entreprise et pourront être utilisés par tout le personnel.

Il est clair que cette initiative peut présenter une alternative aux voitures de société, principalement dans les environnements urbains. Votre homologue flamand, Mme Van Brempt, a, pour sa part, indiqué que cet abonnement répondait à une demande des entreprises et, tout comme mon Collègue M. Crucke, j'aurais voulu savoir quelle était la position des TEC à sujet. Une pareille initiative peut-elle également être envisagée en Wallonie ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie M. Crucke et M. Senesael de me poser cette question.

D'abord, vous serez contents d'apprendre, en ce qui concerne une concertation groupée, que nous avons débouché sur un accord irréversible. Le but est de modifier nos systèmes de billetterie. Nous avons en effet décidé de remplacer tous nos systèmes par un système identique, de telle manière à ce qu'on puisse, par une simple carte magnétique, passer d'un mode de transport à l'autre. Grâce à cette carte, nous pourrons introduire d'autres formules tarifaires à celles que vous avez évoquées et avoir une meilleure connaissance des déplacements de nos clientèles.

Nous aimerions mettre en œuvre ce nouveau système durant cette législature. C'est en tout cas le vœu de chacun des Ministres cosignataires. Ce projet a été confié à la SNCB, de telle manière à ce qu'il n'y ait aucune autre possibilité et qu'il y ait une parfaite compatibilité entre les différents services.

Nous avons signé symboliquement l'accord à la gare du Nord de Bruxelles.

En ce qui concerne les cartes anonymes qui pourraient se transmettre d'un titulaire à l'autre, je reconnais qu'aujourd'hui, cela ne rentre pas dans le choix des TEC. Je vous rappelle que tous les chauffeurs doivent désormais à la fois conduire et vérifier les titres de trans-

port. Ce système induit à un comportement de respect du chauffeur, et à une meilleure perception de celui-ci.

Les chauffeurs bénéficient à cet égard d'une prime complémentaire à leur salaire, puisqu'ils ont une fonction supplémentaire. Les contestations de certains ne sont donc pas justifiées.

Les TEC ne sont cependant pas restés sans réponse par rapport à la problématique que vous soulevez, puisque nous connaissons, – et je me permets de faire une large publicité – les cartes multivoyages qui présentent un tarif préférentiel – une et deux zones, c'est un euro ; trois zones, un euro cinquante ; quatre zones, deux euros ; cinq zones, deux euros cinquante et six zones, trois euros. Ce sont des titres de transport non nominatifs qui peuvent être ainsi utilisés par des personnes différentes et qui permettent, du reste, une faculté de trajet variable. C'est notamment aux entreprises que se vend ce titre de transport.

Donc, nous avons déjà un produit présent dans le cadre du transport non nominatif.

Sur le terrain des entreprises, le groupe TEC est extrêmement actif. Nous avons, en effet, lancé les premières navettes des zones d'activité économique. La première lie Lessines à Namur, avec un certain succès. Nous venons également d'instaurer, début de ce mois, le même service pour la zone de Nivelles Sud. Nous ferons de même avec le Sart-Tilman. J'ai d'ailleurs stimulé les différentes intercommunales à me présenter de nouveaux projets que nous pourrions, du reste, cofinancer en partie puisque je vous rappelle qu'un crédit d'un million d'euros est disponible en termes de développement durable de ces zones notamment en matière de transport.

L'objectif est, après une période probatoire d'un an, d'amener les entreprises à cofinancer ce type de déplacement, suivant des conditions de souplesse d'horaires et de dimension. Il y a une grande flexibilité, vous l'aurez compris, dans l'offre de transport par rapport aux entreprises. Lorsque nous pourrons bénéficier des conclusions de l'étude Mobipol, pour laquelle nous avons acheté les droits à la SNCB, nous aurons une meilleure connaissance de la demande de déplacement.

Du reste, le dernier bulletin TEC annonce une croissance de 12 % de juillet à juillet, hors grèves, et un taux de croissance de 16 %, selon les mêmes modalités, pour les abonnements. C'est du jamais vu dans l'histoire des transports en commun ! Et vous aurez remarqué que, comme je vous l'avais promis, nous sommes en phase de rachat de bus de manière très suivie, et que nous aurons, dès l'année prochaine, les bus locaux qui viendront encore compléter l'offre des TEC.

Je pense que les transports en commun sont sur la bonne voie, notamment par rapport l'impact environnemental que toutes ces mesures peuvent susciter.

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

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

J'avais effectivement connaissance de la carte multivoyages. Ce système est toutefois différent de celui dont je vous parlais, mais présente également une certaine utilité.

Je suis heureux que la concertation aboutisse. Je ne peux que constater que cela va beaucoup mieux avec Mme Van Brempt et avec M. Keulen. J'ai cru comprendre aussi qu'il était plus agréable de discuter avec Mme Van Brempt qu'avec M. Keulen.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vois que vous êtes connaisseur.

M. Crucke (MR). – Tout comme vous.

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Président, pour ma part, je me rallie à la réflexion de M. Crucke et je remercie le Ministre pour sa réponse.

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

QUESTION ORALE DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA DEMANDE DE PERMIS UNIQUE POUR L'IMPLANTATION D'UNE PISTE ARTIFICIELLE POUR LA PRATIQUE DU SKI ALPIN ET LES EFFORTS DE LA RÉGION WALLONNE POUR SOUTENIR LES INITIATIVES D'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la demande de permis unique pour l'implantation d'une piste artificielle pour la pratique du ski alpin et les efforts de la Région wallonne pour soutenir les initiatives d'utilisation rationnelle de l'énergie».

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

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, j'aimerais vous poser une question et je souhaiterais démarrer celle-ci avec un exemple, mais je vous demande de ne pas vous focaliser sur cet exemple pour me répondre.

La s.a. Val de Wanne a déposé une demande de permis unique auprès de la Commune de Trois-Ponts concernant l'implantation et l'exploitation d'une piste artificielle à Wanne pour la pratique du ski alpin et des loisirs d'été ainsi que l'installation de ses équipements techniques et d'accueil.

Les besoins énergétiques de ce projet sont énormes. Sur base des indications du dossier, il nécessitera entre 4.000 et 6.000 litres de mazout par jour, calculés sur base d'un système de réfrigération nécessaire au refroidissement de la terre. En dehors de la question de stockage, etc., c'est vraiment la question énergétique qui m'intéresse.

Selon une recherche d'Inter-Environnement Wallonie, l'estimation de la consommation annuelle d'électricité se chiffre à 1.357.173,2 kWh. Cela équivaut à la consommation de 400 ménages wallons, sur base d'une consommation moyenne annuelle par ménage de 3.500 kWh.

Ceci est une débauche d'énergie impressionnante, à l'heure où 6.000 participants de 150 États se réunissent à Nairobi pour délibérer sur une nouvelle convention qui fera suite au protocole de Kyoto.

Monsieur le Ministre, comment appréciez-vous ce genre de projet, dans une période où la Région wallonne a lancé des appels auprès des communes et des citoyens pour soutenir des initiatives volontaires en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie et de développement des énergies renouvelables ?

N'est-il pas nécessaire d'analyser les conséquences de la déperdition énergétiques sur l'environnement de tels projets dès leur élaboration ?

N'est-il pas temps d'être exigeant avec de tels projets, afin qu'ils soient en concordance avec la politique énergétique que souhaite mettre en œuvre la Région Wallonne et, plus encore, la nécessité de développer l'utilisation rationnelle de l'énergie ?

On parle de sauts de piste, cela en vaut-il la peine ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour ce qui concerne les sauts de piste, je souhaiterais vous répondre de manière détaillée et nuancée, mais il est vrai que le dossier n'est pas encore arrivé au Cabinet, pour une raison très simple, c'est que le dernier recours a été réceptionné le dernier jour du mois d'octobre. Nous n'en sommes vraiment qu'au tout début de ce dossier.

Une demande de permis unique a effectivement été introduite par la s.a. Val de Wanne auprès de la Commune de Trois-Ponts pour l'implantation et l'exploitation d'une piste de ski artificielle pour la pratique de ski alpin et de loisirs d'été, ainsi que l'installation de ces équipements techniques et d'accueil. Il s'agit, précisément, d'un projet de classe 1, et donc fatalement, une étude d'incidences a été réalisée.

Les fonctionnaires délégués et techniques ont envoyé leur rapport de synthèse à l'autorité compétente, à savoir, la Commune, en date du 7 septembre 2006, lequel – je le rappelle – contenait un avis favorable conditionnel. La Commune n'a pas rendu sa décision dans le délai prévu. Probablement que l'incident des élections communales toutes proches a pu influencer ce retard, mais c'est un commentaire strictement personnel. De plus, je sais qu'il y a eu un remaniement politique dans la Commune de Trois-Ponts. Il s'ensuit alors, en vertu de l'article 94 du décret du 11 mars relatif au permis d'environnement, qu'en l'absence de décision de la commune dans le délai prévu, le rapport de synthèse des fonctionnaires techniques et délégués vaut décision. Autrement dit, aujourd'hui, le demandeur, Val de Wanne, bénéficie d'un permis conditionnel.

Bien évidemment, il y a eu un grand nombre de recours. Il y avait un délai prévu à cet effet. Je vous indique que le dernier nous est parvenu le 31 octobre. Donc, l'administration est en train d'examiner l'ensemble du dossier qui est assez complexe – faut-il le rappeler – vu la spécificité de celui-ci. Dès lors, l'article 95 du décret du 11 mars précité prévoit que le rapport de synthèse conjoint des fonctionnaires techniques et délégués est envoyé au Gouvernement dans un délai de 70 jours à dater du premier jour – si vous me suivez toujours bien – suivant la réception du dernier recours, c'est-à-dire – et vous l'aurez compris – le 1er novembre, en l'occurrence. Une prolongation des délais de 30 jours maximum peut être sollicitée. Donc, en principe, jusqu'au 9 février de l'année prochaine.

Le Gouvernement, quant à lui, envoie sa décision relative à l'établissement de classe 1 dans un délai de 100 jours à dater du premier jour suivant la réception du dernier recours. Là aussi, pour rappel, le délai imparti au Gouvernement pour envoyer sa décision est prorogé, le cas échéant, d'un délai identique à celui fixé pour les fonctionnaires techniques et délégués.

Dès lors, si ceux-ci prennent du 9 janvier au 9 février 2007, je disposerai d'un délai du 9 février au 9 mars 2007 pour me prononcer impérativement.

Dès lors que j'aurai tous les éléments du dossier, Madame Dethier-Neumann, je ne manquerai évidemment pas de vous les communiquer pour savoir si cela glisse ou pas à Trois-Ponts.

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

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Je vous remercie pour votre réponse mais vous ne m'avez indiqué que des éléments que je connaissais déjà. Ce qui m'intéressait, c'était de connaître votre avis, en tant que Ministre de l'Énergie, sur ce genre de projet qui consomme autant d'énergie. Je n'ai entendu aucune réponse visionnaire, idéologique, philosophique. Vous m'avez cité que la législation en vigueur que tout le monde, ici, autour de la table, est censé connaître. Je trouve cela dommage car nous aurions pu avancer d'une manière plus étendue.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Comprenez ma réserve, Madame Dethier-Neumann. Le droit administratif impose un certain nombre de procédures à respecter. Si vous m'aviez posé la question à l'abri de tout exemple ponctuel qui est soumis à une instruction de recours, j'aurais été plus à l'aise pour vous répondre.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Cela me laisse donc la possibilité, pour la prochaine fois, si j'enlève la première partie de ma question, de vous entendre sur le sujet ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le cas que vous avez cité n'est pas le seul en Wallonie.

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

QUESTION ORALE DE Mme COLICIS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'ADÉQUATION ENTRE LA COMPOSITION DE FAMILLE ET LA CATÉGORIE DE LOGEMENT ATTRIBUÉ AU CANDIDAT LOCATAIRE DES SOCIÉTÉS DE LOGEMENT DE SERVICE PUBLIC»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Colicis à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'adéquation entre la composition de famille et la catégorie de logement attribué au candidat locataire des Sociétés de logement de service public».

La parole est à Mme Colicis pour poser sa question.

Mme Colicis (PS). – Monsieur le Président, je voudrais remercier mes Collègues qui ont accepté de changer l'ordre des questions. Je dois me rendre à un Conseil d'administration de la Carolo.

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

Mme Colicis (PS). – Monsieur le Ministre, ma question a trait à l'attribution des logements dans les sociétés.

Comme vous le savez, lorsque des candidats locataires introduisent une demande en fonction de la règle du logement proportionné, il leur est spécifié une catégorie de logement en fonction de leur composition familiale. Toutefois, il arrive que certaines SLSP, lorsque les locataires en font la demande, les descendent de catégorie pour bénéficier d'un logement avec moins de chambres que celui auquel ils auraient eu droit.

Or, si ce procédé peut accélérer parfois l'attribution d'un logement car l'offre de logement est plus importante dans les catégories 1 et 2 chambres, il cause cependant de nombreux problèmes pratiques pour les SLSP.

Par ailleurs, ce glissement volontaire de catégorie engendre souvent un surpeuplement. Il n'est pas rare qu'ensuite, ces locataires demandent un transfert vers un logement proportionné, ce qui ne facilite pas le fonctionnement quotidien de la SLSP.

Dans le cadre de l'élaboration de votre arrêté relatif aux règles d'attribution, avez-vous envisagé ce problème et comptez-vous y remédier ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Effectivement, Mme Colicis a raison de préciser que l'arrêté du Gouvernement du 25 février 1999 relatif à la location des logements sociaux permet d'octroyer un logement d'une taille inférieure à ce que justifierait la composition du ménage, et ce, dans le cadre d'un système dérogatoire, pour autant qu'il y ait un accord du Commissaire du Gouvernement et du demandeur lui-même qui accepte de vivre dans un logement un peu plus exigu. Il doit donc y avoir un accord de l'ensemble des partenaires.

Évidemment, il n'est pas question, ni pour vous, ni pour moi, d'attribuer un logement qui induirait mani-

festement un surpeuplement. Là, il nous appartiendrait, à l'un et l'autre, de refuser.

Il est clair qu'aujourd'hui, en vertu de l'article 10 de l'arrêté précité, il n'y a pas lieu de considérer comme prioritaire, au sens du règlement, une éventuelle mutation de l'intéressé, puisqu'il a accepté, comme la société, que c'était soutenable. Il n'est donc pas prioritaire en tant que tel.

La réforme locative que nous avons votée en mars 2006 prévoit un bail à durée déterminée pour les nouveaux locataires permettant ainsi au bout de trois ans la composition familiale et l'adéquation avec le logement occupé. On vérifiera trois facteurs :

– la composition de la famille, élément le plus important, pour qu'il y ait la meilleure adéquation possible entre le logement disponible et la famille, sachant que ces familles, dans leur composition, évoluent terriblement. Vous pouvez ainsi parfois avoir des familles nombreuses qui se décomposent, d'autres qui se recomposent, ou d'autres encore – ce qui ne rend pas les choses plus simples –, pour lequel un des membres obtient la garde alternée et pour lequel il faudra prévoir les chambres nécessaires ;
– la situation de l'entretien des lieux ;
– si les loyers ont été payés.

Il appartiendra alors à la société, dans toute la mesure du possible, de procéder au déménagement des uns au profit des autres. Bien évidemment, cela n'est faisable que si on peut offrir un autre logement à la personne qui doit quitter les lieux. Mais, après trois ans, c'est terminé. C'est le principe du bail à durée déterminée, pour éviter toutes les protestations et les procédures très longues devant les Justices de Paix qui, finalement, réduisent à néant la capacité que vous avez réellement d'adapter le logement à la composition de la famille, puisqu'il n'est pas rare de voir des situations bloquées pendant des années.

Le reportage de la RTBF qui a soldé la modification décrétale montrait une dame seule vivre à Namur dans un logement quatre chambres depuis une dizaine d'années, ses enfants ayant quitté depuis très longtemps les lieux. Il convient de préciser que ce nouveau bail sera pour les locations à venir. Pour les locations déjà existantes, c'est la sanction dite Taminiaux qui est d'application en cas de chambre surnuméraire, mais force est de constater que cette sanction est peu appliquée, raison pour laquelle peu de personnes sont motivées à quitter les lieux.

Donc, il y aura bel et bien deux mesures : nouveau contrat qui se termine après trois ans, et, pour les autres, une sanction en cas de chambre surnuméraire pour amener les personnes à quand même quitter les lieux, malgré le bail qui les unit à la société.

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

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

QUESTION ORALE DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LES ZONES BLANCHES ET L'ALLONGEMENT DE LA PISTE DE GOSSELIES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les zones blanches et l'allongement de la piste de Gosselies».

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

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, vous avez récemment, lors de la dernière Commission, affirmé, en réponse à une question parlementaire de la part de mon Collègue, M. Fontaine, que l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi passerait par la nouvelle procédure prévue, à votre initiative, pour les zones blanches.

Je m'étonne et souhaite vous interroger à ce sujet.

Tout d'abord, votre volonté d'allonger la piste est assez surprenante dans la mesure où la piste actuelle convient très bien pour le développement des vols intra-européens, qui constituent la priorité dans l'exploitation de cet aéroport. C'est mon avis.

Ensuite, je suis étonné de votre déclaration relative aux zones blanches. Les aéroports sont, à mon sens, soumis à l'article 127 du CWATUP, indépendamment du décret RESA ou du décret relatif aux zones blanches. L'allongement de la piste est du reste repris dans la liste des actes et travaux d'utilité publique inscrits à l'article 274 bis du CWATUP. Je ne comprends donc pas votre raisonnement à cet égard.

En outre, les aérodromes et toutes les infrastructures destinées au transport aérien font partie des travaux pour lesquels aucune délégation n'est accordée au fonctionnaire délégué – article 272 du CWATUP. C'est donc vous, et personne d'autre, qui devrez délivrer le permis.

Je souhaite dès lors vous poser plusieurs questions.

Comment évolue le dossier des zones blanches et des zones bleues ? Lorsque nous avons travaillé en commission sur l'article 127 du CWATUP à ce sujet, vous vous êtes longuement expliqué sur le besoin de

terrain pour construire du logement. À la première occasion, vous sautez dessus et me parlez ici d'un allongement de la piste. Ce n'est pas tellement cohérent, même si c'est, à mon sens, une erreur au niveau de la procédure. Cela en dit long sur votre ambition par rapport à l'article 127. Où en êtes-vous dans l'application de cet article par rapport aux zones blanches et zones bleues ? Quels sont les dossiers en cours ?

En ce qui concerne plus particulièrement le fond du dossier, les mutations territoriales entraînées par un projet de cette dimension méritent une planification globale. Or, il est manifeste aujourd'hui que les différents projets d'aménagement autour de l'aéroport et de l'aéropole – localisation des nouvelles entreprises, projet d'extension de l'aéropole vers le Nord et vers l'Ouest, création d'une nouvelle sortie autoroutière, projet mégalomane d'une gare de chemin de fer monumentale à plus d'un kilomètre de l'aérogare et reliée à l'aéroport par un monorail, absence de projet précis sur la ligne de chemin de fer elle-même – ne reflètent aucune logique cohérente d'aménagement du territoire. Nous assistons à un saucissonnage des projets pour échapper aux procédures qui permettraient justement d'avoir une vision d'ensemble, et d'éviter des dépenses inutiles ou incohérentes.

Allez-vous urbaniser l'ensemble des 892 hectares de zones blanches et bleues que compte la Ville de Charleroi, sans une vision préalable stratégique de planification ?

La procédure inscrite dans le CWATUP pour l'obtention du permis n'exige pas d'étude d'incidences, puisqu'il n'y a pas de modification de plan de secteur. L'article 127 ne garantit, en effet, pas ces éléments de procédure essentiels dans le cadre du respect de l'application des directives européennes et des conventions internationales.

Pourtant, vu l'importance des enjeux environnementaux et sociaux liés à l'allongement de la piste, cela mérite à tout le moins une procédure qui allie étude d'incidences environnementales et participation citoyenne. Des implications significatives sur le plan d'exposition au bruit, qui plus est dans une zone reprenant plusieurs milliers de logements, sont attendues. Il s'agit là d'un élément de fragilité incontestable du projet qui permettrait l'ouverture de recours justifiés devant les instances du Conseil d'État. Une solution existe, puisque modifiant le livre I^{er} du Code de l'environnement, on peut à nouveau permettre à l'autorité d'imposer une étude d'incidences, même pour les projets qui n'y sont pas obligatoirement soumis. Ce texte vient d'ailleurs d'être adopté par ce Parlement et par votre Collègue, le 8 novembre dernier.

Monsieur le Ministre, avez-vous fait usage de cette faculté qui vous est désormais offerte et imposer l'étude d'incidences dans ce dossier ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je suis vraiment heureux que Mme Dethier-Neumann me pose ces questions aujourd'hui, car elle est dans l'erreur pour un certain nombre de points et que cela va me permettre de la rassurer et de la ramener sur le chemin de la légalité.

D'abord, le projet de la gare que vous mentionnez et que vous qualifiez de mégalomane a été soutenu par mon prédécesseur, le Ministre Daras. Il ne reste que j'y ai ajouté le *Park and Rail* de Louvain-la-Neuve qui prévoit 2.500 places avec un financement prévu – ce n'est pas comme les dossiers qui avaient été avancés par M. Daras et Mme Durant, sans financement – dont la première convention sera signée avec la SNCB ce mois-ci. Je ne veux quand même pas que vous soyez injuste avec M. Daras.

Par contre, là où vous avez raison, c'est que le positionnement de la gare n'est pas optimal. Dès que j'ai pris le dossier en mains, j'ai indiqué aux uns et aux autres, et singulièrement à la SNCB, qu'il fallait la rapprocher et je me suis alors réjoui de la présence, au Conseil d'administration, de BSCA et de la Présidente de la SNCB, ce qui a simplifié considérablement notre approche, puisque la SNCB a marqué son accord pour assurer le rapprochement. Cette mutation par rapport à la période Daras conduit à des compléments financiers qu'il faut pouvoir identifier avant de s'y engager.

Vous plaidez par ailleurs pour les vols intra-européens à Charleroi. Puis-je quand même vous dire que, s'il n'y avait que ces vols-là, Madame Dethier-Neumann, l'allongement de la piste serait une formidable bonne nouvelle pour les riverains, puisque l'avion atteignant plus rapidement les hauteurs, il y aurait beaucoup moins de bruit pour les riverains concernés. Vous devriez dès lors plutôt vous en réjouir. C'est une mesure favorable. Je pense que tous les techniciens sur le sujet peuvent vous le confirmer.

Bien évidemment, cela n'exclut pas que l'aéroport recherche de nouvelles destinations et qu'elle essaie de susciter un nouvel entrain. L'étude que nous avons organisée par un grand consultant international, montre bien que l'aéroport de Charleroi a un potentiel exceptionnel de clientèle. Si vous prenez l'isochrone de deux heures en voiture maximum pour arriver à l'aéroport, vous avez un grand potentiel de clients venant de la France, de la Flandre et même du Sud des Pays-Bas. C'est la raison pour laquelle «Jet for You» a d'abord choisi l'aéroport de Charleroi Brussels South avant tout autre aéroport.

Je n'ai pas le sentiment que le Gouvernement précédent, dans lequel votre formation siégeait, ait émis une quelconque réserve quant aux investissements importants qu'on y consacrait, sans qu'il n'y ait de contestation pour Charleroi. Je tiens à vous le dire, même si pour l'aéroport de Liège, j'ai vu une évolution dans le ton, Mme Maréchal avait déclaré qu'il n'y aurait jamais de nouveaux investissements à Liège et qu'il faudrait qu'un avion lui passe sur le corps.

Depuis lors, elle est devenue Ministre et on a évité à l'avion un dangereux télescopage avec Mme Maréchal, fort heureusement pour elle, et M. Wesphael a alors assoupli son propos, étant devenu Membre de la majorité.

Donc, voyez qu'on voit quand même des évolutions parfois à travers les temps du Groupe Écolo.

Venons-en à votre question pour vraiment vous rassurer, parce que je sais que votre question sera lue dans un certain nombre de milieux. Qu'on utilise la zone blanche ou la modification du plan de secteur, il y aura toujours contestation et recours. Je peux vous envoyer des lettres d'un certain nombre de riverains stipulant que quoique nous fassions, ils iraient en recours. J'ai même envie de dire, sans être provocateur, Madame Dethier-Neumann, que l'ensemble des milieux politiques et économiques de Charleroi demandent et exigent l'allongement de la piste et se plaignent plutôt du retard que d'une remise en question, pour que les choses soient tout à fait claires.

Alors, venons-en, si vous le voulez bien à l'essentiel de votre question, et je m'appuierai sur mon texte parce qu'il faut vraiment une grande rigueur. C'est exact que les aéroports sont bien visés dans le champ d'application des permis publics, mais il faut également se rappeler que le Conseil d'État a considéré, dans son avis relatif au permis d'allongement de la piste à 3.400 mètres (CE, n° 124.313, du 16 octobre 2003), qu'une piste d'aéroport et, partant de son extension, constitue une infrastructure de communication dont le tracé existant et projeté doit, en vertu de l'article 23, alinéa 1er du CWATUP, figurer au plan de secteur, à défaut de quoi elle ne peut être admise, quelle que soit l'affectation de la zone concernée.

Depuis lors, il y a eu un autre arrêt du Conseil d'État, dit «la Renaissance» qui est intervenu et qui a permis d'induire une interprétation différente, puisque la zone de la gare de Namur a été définie par le Conseil d'État comme étant vierge de toute affectation, ce qui permet de déduire que ces zones blanches sont donc en dehors du plan de secteur et puisqu'elles ne font plus partie du plan de secteur, l'article 23 ne s'y applique plus.

Le décret du 27 octobre 2005 dit «zones blanches» a intégré cette analyse du Conseil d'État et un permis peut dès lors être délivré sur base de l'article 127 du CWATUP lorsque les actes et travaux sont repris dans un domaine aéroportuaire.

La délivrance du permis d'allongement est bien de la compétence du Gouvernement, raison pour laquelle les permis délivrés sur base de l'article 127 du CWATUP sont délivrés, soit par le Gouvernement lui-même, soit par son émissaire, son commissaire que nous appelons fonctionnaire délégué.

Pour ce qui est de l'évaluation des incidences et la participation citoyenne, il faut des obligations qui découlent des directives européennes et doivent être appliquées dans les dossiers de planification (plans de secteur, PCA, les ZAC et autres) mais aussi dans les dossiers de permis.

En l'occurrence, le dossier de l'allongement de la piste fera donc bel et bien l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement et d'une enquête publique en la matière. En outre, s'agissant d'un dossier de permis unique d'intérêt public, une réunion préalable d'information au public doit être organisée. Cela ne brade en aucune façon ni la procédure conservatoire sur l'environnement, ni la participation, tout cela sera bel et bien respecté. J'ai d'ailleurs transmis à la Sowaer toutes ces instructions afin qu'elles soient réalisées. Sur le plan environnemental, pour que les choses soient très claires, il n'y a pas le moindre recul par rapport aux garanties qu'aurait pu donner une mesure du plan de secteur qui aurait amené les mêmes éléments avant la délivrance du permis.

Concernant le fond du dossier, j'ai peur d'être mal compris, il n'entre pas dans mes intentions d'urbaniser, en une fois, les 892 hectares de zones blanches et bleues que compte la ville de Charleroi. Évidemment, il appartiendra à la ville de concevoir sa politique en matière urbanistique et progressivement, de rentrer tel dossier ou de ne pas le rentrer, cela relève de leur responsabilité.

Vous me demandez une évaluation en matière de zones blanches et de zones bleues, votre excellent et illustre collègue, M. Crucke, m'a posé la même question et je lui ai fourni des chiffres tout à fait précis. Outre cette petite trentaine de dossiers approuvés ou en phase de l'être, 70 étaient annoncés, ce qui veut dire qu'au lendemain des élections communales, ce qui était pressenti, un grand nombre de communes vont se mettre maintenant en action pour libérer progressivement ces ZAC.

Je rappelle que le Gouvernement flamand vient de prendre une mesure quelque peu similaire puisqu'ils viennent de décider de vendre, en une fois, 150.000 parcelles de 11 ares chacune.

Une autre évaluation, je recevais les félicitations et les remerciements d'un bourgmestre Écolo d'Ottignies qui, grâce à l'article 127 lié à la zone blanche,

va pouvoir «réurbaniser» complètement le site de la gare d'Ottignies. Il en est même tellement content qu'il a demandé à la plus haute administration de la Région pour porter ce dossier comme exemple de simplification et de réurbanisation dans le cadre du concours «Europan» et normalement, je devrais l'accompagner à Berlin fin de ce mois.

Voilà l'exemple même et c'est un bourgmestre Écologiste qui défend et promeut ce dossier alors que la zone était bloquée depuis des décennies. J'ajoute à cela que la SNCB, elle aussi, se frotte les mains puisque nous avons rencontré le responsable des propriétés de la SNCB et il nous annonce le projet de construction de plusieurs centaines de logements grâce à la valorisation des terrains dits «zones blanches» qui appartiennent à la SNCB.

Je peux vous dire qu'il y a déjà toute une série de projets qui sont déposés en la matière, que ce soit zone blanche, zone bleue, je vous les livre rapidement : Athus, Arlon, Bastogne, Quiévrain, Sombreffe, Tournai, Gembloux, Welkenraedt, Battice, Ottignies, Lodelinsart, Chimay, Florennes, Malmédy, Orp-Jauche, Ramillies, Fexhe-le-Haut-Clocher, Montzen.

Bon nombre de communes aujourd'hui vont utiliser cette facilité et cette simplification parce que si vous voyez une carte de plan de secteur, les zones blanches et bleues sont toujours généralement en plein centre de l'habitat – je préfère donc que l'on urbanise ces zones-là plutôt que d'utiliser d'autres zones à la périphérie de ces localités. Vous voyez donc que, au sein du monde écologiste, fort heureusement pour moi, tout le monde ne me condamne pas.

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

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, je n'étais pas consciente que je vous marchais sur les pieds. Il y a un élément qui me saute aux yeux, c'est la façon dont une zone blanche est utilisée, selon un bourgmestre Écolo il aménage cette zone blanche au centre-ville, tandis qu'un Ministre cdH aménagera un aéroport à l'extérieur de la ville.

Ma question par rapport aux zones blanches ne consiste pas à savoir combien de mètres carrés vous allez vendre ou combien de paysages vous allez utiliser, mais c'est comment vous allez les utiliser. C'est plutôt sur la qualité que sur la quantité que porte mon interrogation.

Quand je parlais de l'interprétation du CWATUP, je me posais des questions techniques. Quand je vous demande un rapport sur l'utilisation des zones blanches, c'était par rapport à la qualité et je vous ai donné de bons tuyaux d'utilisation du dernier décret du premier Livre de l'environnement pour y joindre une étude d'incidences.

(M. Stoffels, Secrétaire, prend place au fauteuil présidentiel.)

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

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

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je reviens un instant sur le dossier du contournement de Couvin. J'ai eu l'occasion à six reprises, déjà de vous interroger à ce sujet. Vous m'aviez indiqué, lors de ma dernière intervention, que ce contournement était attendu pour Noël.

Sachant cette échéance symbolique pour notre formation politique, je nourris donc quelque prudence par rapport à cette échéance, d'autant que j'ai interrogé, Monsieur le Ministre, les députés provinciaux, puisqu'ils avaient été injustement et partiellement mis en cause dans une des réponses antérieures. Ils m'ont fait le récapitulatif de l'ensemble de ce qu'ils ont pris comme décision et ceux-ci sont parfaitement en attente de l'avis de services de la Région wallonne. Ils ont été proactifs dans ce dossier, ils ont rappelé leur attente d'un dossier de la DGPL qui elle-même, attendrait un avis du MET.

Monsieur le Ministre, si ce contournement revêt une importance au niveau de la sécurité, mais aussi des motifs de maillage par rapport à un effort fait par nos amis français. Ce contournement est avant tout un des éléments du redéploiement socio-économique de Couvin.

Monsieur le Ministre, puis-je dès lors vous demander où vous en êtes dans ce dossier et si, éventuellement, il ne serait pas imaginable que le responsable de la DGATLP appelle son collègue, quelques rues plus loin de la DGPL qui lui-même appelle, quelques rues au-delà du boulevard, son collègue du MET, voire même qu'à votre initiative, demain, après-demain, la semaine prochaine, les interlocuteurs qui, à un titre ou un autre, sont concernés, de sorte que ce dossier avance et que Noël puisse avoir lieu cette année encore, le 25 décembre.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je suis de très près le raisonnement de M. Borsus, il a tout à fait raison sur l'urgence, l'intérêt, notamment en termes de sécurité, du contournement de Couvin. La difficulté, c'est que nous tombons sur un certain nombre de questions juridiques qu'il faut traiter correctement pour éviter, que les personnes qui s'opposent à ce contournement, y trouvent une bonne cause de contestation.

Où en sommes-nous depuis la sixième question de M. Borsus ? Cela a progressé, c'est déjà une bonne nouvelle, puisque, rappelez-vous, nous avions deux problèmes : les cours d'eau et les voiries.

Pour les cours d'eau : les différents avis ont été bel et bien rendus. En effet, le Ministre Lutgen de l'Agriculture a été très prompt pour me faire part de son avis favorable et conditionnel pour le cours d'eau de première catégorie appelé l'Eau Noire et de même, vous avez raison, Monsieur Borsus, le Collège provincial de Namur l'a tout autant été pour le cours de seconde catégorie, appelé le Ry de Rome, avis favorable conditionnel.

En ce qui concerne cependant l'adoption du plan d'alignement et des suppressions des modifications de chemins vicinaux et communaux, nous attendons, sur base d'un rapport de la DGPL, l'avis du Collège provincial préalable nécessaire avant de me prononcer sur le projet de plan d'alignement.

Ce qui veut donc dire que nous partageons les mêmes informations. Il faut donc que la DGPL donne son avis au Collège provincial qui, alors, pourra prendre une décision sur la suppression et le redressement des voiries vicinales.

Après cela, nous ne devrions plus appréhender une quelconque difficulté. Nous serions au bout du parcours que j'aurais qualifié ici de combattant, vu les années passées.

Rassurez-vous, Monsieur Borsus, nous avons été proactifs, demandant à la DGPL de transmettre le dossier. Dans les meilleurs délais au Collège provincial de telle manière qu'on puisse alors le boucler.

Si tel n'était pas le cas, je les inviterais, comme vous me le dites, pour qu'on puisse contourner les difficultés et enfin avoir cette nouvelle voirie.

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je vous propose d'acter que la DGPL n'a pas encore rendu son avis.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – À ma connaissance, non.

M. Borsus (MR). – Je prends acte que vous ne disposez pas encore de toutes les informations pour rendre une décision. Je réitère donc ma suggestion pour que les différents services en charge du dossier communiquent le plus rapidement possible entre eux afin de réaliser ce contournement et que ce dossier soit juridiquement inattaquable.

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

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'AFFICHAGE ÉLECTORAL DANS LES LOGEMENTS D'UNE SOCIÉTÉ DE LOGEMENTS SOCIAUX : «LES JARDINS DE WALLONIE»»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question de M. Fontaine à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'affichage électoral dans les logements d'une société de logements sociaux : «Les Jardins de Wallonie»».

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

M. Fontaine (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, c'est beaucoup moins technique que ce que je vous pose d'habitude comme question. Elle a d'ailleurs été se perdre chez votre Collègue, le Ministre Courard avant de revenir ici. Lors de la campagne électorale, il est bien légitime de vouloir afficher ses convictions politiques. Si sur ce point, il n'y a rien à dire, il n'en est pas de même lorsque l'on découvre les affiches électorales des candidats d'un parti à certaines fenêtres d'habitations sociales situé rue Avau, à Famillereux, commune de Seneffe.

C'est encore plus étonnant, lorsque l'on se renseigne auprès de la société de logement «Les Jardins de Wallonie» de Seneffe, alors qu'au moment des faits, ces logements sont vides de tout occupant, ils le deviennent, du moins sur papier, mais à une date ultérieure à la date où les faits ont été constatés et certainement après qu'un premier article soit paru dans la presse sur ce sujet. De

plus, si ces logements ne sont pas attribués, c'est pour une raison toute simple : ils sont inhabitables.

Ces affiches, pour le moins surprenantes et inattendues, ont été photographiées pendant la campagne. Je peux vous fournir les photos, mais elles sont parues dans la presse.

Mes questions sont les suivantes, Monsieur le Ministre.

L'arrêté du Gouverneur de la province de Hainaut précise que le placement d'affiches électorales doit être autorisé par écrit par le propriétaire du bien ou par celui qui en a la jouissance pour autant que le propriétaire ait marqué son accord préalable par écrit. Ces dispositions sont également reprises comme telles dans une ordonnance de police à Seneffe. Ces logements étant inoccupés, qui a donné l'autorisation d'apposer ces affiches sur les fenêtres de ces logements et à l'intérieur ?

Ce type d'affichage est-il autorisé pour une société de logements sociaux ?

Dans le même ordre d'idée, les véhicules des sociétés de logements sociaux peuvent-elles servir au transport d'affiches et de matériel électoral ? Des photos ont également été prises montrant ce type d'utilisation surprenante.

Quelles mesures comptez-vous prendre si ces faits s'avéraient exacts ?

Ne pourrait-on pas réglementer plus efficacement l'utilisation des véhicules de sociétés de logements afin que des débordements de ce type ne soient plus commis à l'avenir ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vais vous répondre et puis, j'en tirerai quelques conclusions, si vous le voulez bien, parce que je prends l'affaire avec le plus grand sérieux et le plus grand respect par rapport à votre démarche. Renseignements pris, il apparaît que les logements concernés étaient en fin de rénovation. Lors de la réception provisoire, cependant, certains manquements empêchant une complète occupation du logement ont été constatés tels que : l'absence d'escalier, de raccordement au gaz à réaliser, de raccordements de chauffage et d'eau sanitaire à achever.

Selon les renseignements obtenus et compte tenu du retard intervenant au détriment des attributaires de ces logements, la société locale leur a remis les clés, en tant qu'occupants à titre précaire et gratuit, afin que notamment, *«ils puissent effectuer de menus travaux d'installation et d'emménagement»* pour l'essentiel, c'était de déposer des meubles ou du matériel de peinture pour terminer les locaux, ce qui semble être avéré.

Selon les renseignements recueillis, c'est durant cette période que les affiches électorales auraient été posées.

Dans la mesure où des dispositions locales spécifiques font obligation au locataire d'obtenir l'autorisation écrite préalable du propriétaire avant tout affichage de publicité électorale, cette démarche incombe indubitablement au locataire concerné, manifestement zélateur d'un ou de plusieurs partis politiques.

Or, selon les responsables locaux, aucune autorisation de ce type n'a été sollicitée auprès de la société.

Quant à l'affichage sur un véhicule, nous l'avons retrouvé, il s'avère en fait que, toujours selon les informations reçues, des publicités électorales ont bien été apposées par un membre du personnel sur son véhicule privé.

Ainsi qu'il est d'un usage fréquent dans la plupart des services publics, les employés sont invités à utiliser leur véhicule personnel dans le cadre de leurs missions et ce, contre remboursement des frais engagés.

Dans ce cas, en l'absence de clause spécifique du règlement de travail, la société ne pouvait limiter la liberté de son employé d'utiliser son propre véhicule afin d'y apposer, s'il le souhaitait, des affiches électorales.

Ceci dit, vous ayant répondu, je considère que la campagne électorale s'est globalement bien déroulée dans les différentes sociétés de logement et que nous avons vu une évolution notoire par rapport au passé.

J'ai été amené à examiner quelques plaintes. Pour certaines, je n'ai pas donné suite. Par contre, pour la société namuroise du Logement, il semblerait que certains membres faisaient part aux locataires de leur place sur les listes électorales. Après informations reçues de la SWL qui ne me satisfaisaient pas, j'ai demandé une enquête complémentaire.

Je veillerai à ce que le Code éthique tel qu'il a été prévu récemment soit respecté. De même, il convient de créer un service «éthique» au sein de la SWL qui serait chargé d'examiner les plaintes.

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

M. Fontaine (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse détaillée et surtout pour l'ensemble de la problématique, parce que je suis parti d'un cas

bien précis, mais c'est en général qu'il faut régler ce type de problème et il y a parfois encore quelques habitudes qui sont difficiles à éradiquer.

J'ai pris acte de la réponse que vous m'avez faite pour le cas particulier et, je trouve la réponse un peu amusante et tirée par les cheveux. Cela prouve bien qu'on est dans un cas vraiment limite, on peut aussi se poser la question de la légalité et de la responsabilité quand on donne des clés à des gens pour un immeuble qui n'est pas habitable. Il y a vraiment un manque de respect des règles et, j'ai l'impression qu'ils savaient très bien qu'on allait simplement y mettre les affiches.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA POSSIBILITÉ POUR LES TEC D'INFLIGER LES AMENDES ADMINISTRATIVES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la possibilité pour les TEC d'infliger les amendes administratives».

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

M. Crucke (MR). – Malheureusement, l'actualité nous rapporte régulièrement des cas parfois graves d'agressions. La question de la sécurité dans les bus à la fois pour les chauffeurs et pour les voyageurs se pose donc.

Le 20 février dernier, je vous interrogeais sur l'installation généralisée de caméras dans les bus des TEC. Le recours encadré à cette technique a immanquablement un effet dissuasif. À l'époque, 355 véhicules – dont 60 en Hainaut – étaient équipés de caméras en Wallonie. L'effort allait être poursuivi. J'aimerais, en guise d'introduction, savoir où en est actuellement l'installation programmée des caméras dans les bus.

La lutte contre l'insécurité dans les bus passe par diverses mesures qui toutes ont pour ambition de réduire au maximum les cas d'agressions de voyageurs ou de chauffeurs.

Il me revient que, dans cette optique, la société De Lijn aimerait pouvoir infliger des amendes administratives dans les bus par le biais de ses contrôleurs et de son personnel d'accompagnement. Il s'agirait d'une nouvelle mesure qui doit contribuer à la lutte contre les incivilités et les petites agressions aux conséquences parfois bien grandes. Dans cette hypothèse, des dispositions doivent être prises avec le ministère de l'Intérieur.

Les TEC sont-ils demandeurs d'une possibilité identique d'infliger de telles amendes administratives ?

Si oui, quels moyens seront mis en œuvre pour réaliser cet objectif ? Des formations sont-elles prévues ? Le nombre de contrôleurs et d'accompagnateurs sera-t-il revu à la hausse ? Dans ce cadre, quel serait le rôle des chauffeurs ?

Sinon, pourquoi un rejet de cette idée ? La faisabilité d'un tel projet ne mérite-t-elle pas à tout le moins d'être étudié ? Ne fût-ce que sur les plans humain et budgétaire ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le programme d'installation de caméras prévoit l'équipement de :

– 343 véhicules supplémentaires dont 48 pour le TEC Hainaut fin 2006 ;

– 244 bus supplémentaires dont 10 pour le TEC Hainaut, fin 2008.

Faites donc le calcul, nous aurons 118 bus, dans quelques mois, totalement équipés de ces caméras. Fin 2008, 947 véhicules sur 1679 seront équipés de caméras.

En outre, je vous rappelle qu'un certain nombre de véhicules – en fonction de la politique menée selon les différentes sociétés et selon les lignes concernées – ont isolé le chauffeur du passager-client, de telle manière qu'on peut le sécuriser, ainsi le chauffeur est en permanence en contact avec le *dispatching* central et il peut dès lors alerter les autorités en la matière.

J'ajoute que le dernier Gouvernement, sur ma proposition, a décidé de débloquer 5 millions d'euros complémentaires pour la politique de sécurité. Convenez avec moi, que nous sommes maintenant pratiquement à plus de 14 millions d'euros sur la sécurisation. Ce sont des chiffres qui parlent d'eux-mêmes, d'autant que notre politique essentiellement basée sur la formation, la prévention, la dissuasion, donne de meilleurs résultats que la politique plus musclée que nous voyons en Flandre dont je sais que M. Ducarme s'est fait le défenseur du côté francophone, puisqu'il regrettait qu'il n'y ait ni menottes, ni spray au poivre.

Nous avons bien fait, puisque statistiquement, nous constatons une diminution des incidents de 12 % par la politique que nous menons en Région wallonne. Donc, ce qu'on appelle le plan «Securitec» donne des résultats, mais comme je le dis toujours, un incident,

c'est toujours un de trop et donc, nous complétons ce dispositif avec les 5 millions d'euros complémentaires. C'est un effort suffisamment significatif dans le chef du Gouvernement et je remercie mes Collègues d'y avoir accédé.

Concernant le problème des incivilités, nous ne sommes pas sans réaction pour le moment, puisque toutes les incivilités constatées constituent des infractions pénales pour lesquelles un arrêté du Gouvernement wallon fixe le montant des surtaxes et la majorité des surtaxes donc ± 85 % sont payées aux TEC après un simple rappel. Le reste fait l'objet d'un procès-verbal, transmis au Parquet et puis, la Justice suit ou ne poursuit pas en la matière.

Par rapport à ces éléments, et en concertation avec la SRWT et le monde syndical, j'aurai l'honneur de présenter prochainement au Gouvernement un projet de décret, permettant de lever ou de percevoir des amendes administratives dans ce cas. Nous allons donc compléter le système actuel par ce nouveau dispositif, nous devons prendre encore quelques contacts avec la SRWT pour terminer le texte, et je pense que dans les plus brefs délais, c'est-à-dire dans les prochaines semaines, il sera déposé au Gouvernement et ainsi, nous disposerons d'un arsenal tout à fait intéressant.

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

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

QUESTION ORALE DE M. ONKELINX À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'ÉTAT DES LIEUX DE LA FILIÈRE DES ÉNERGIES RENOUVELABLES EN WALLONIE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Onkelinx à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'état des lieux de la filière des énergies renouvelables en Wallonie».

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

M. Onkelinx (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, une étude dresse l'état des lieux de la filière des énergies renouvelables en Wallonie, à savoir de la ou plutôt des filières de production des biens et services dans le domaine des énergies renouvelables en Région wallonne : l'éolien, le solaire thermique, le solaire photovoltaïque, la géothermie, la biomasse, ou encore la filière hydro-énergétique.

Le constat qui en ressort semble être très négatif. En effet, peu d'entreprises wallonnes sont présentes sur ce marché pourtant en pleine expansion et, en grande majorité, les PME occupant moins de cinq salariés.

Comme vous le dites vous-même, il y a là un paradoxe. Les investissements dans les énergies renouvelables sont considérables. Dans les cinq prochaines années, l'étude évalue à 840 millions d'euros les sommes qui seront investies, que ce soit par les particuliers, l'industrie ou les pouvoirs publics.

Les entreprises wallonnes risquent de ne pas en profiter. Leurs activités se concentrent en outre à deux tiers sur l'installation, le montage ou encore le commerce d'appareils et à seulement un cinquième sur la production.

L'étude formule diverses recommandations pour sensibiliser les entreprises à un secteur dont elles semblent ignorer le potentiel : faciliter l'accès au financement, valoriser le savoir-faire wallon grâce aux médias ou à la présence sur des salons, organiser le partenariat entre les acteurs, subventionner la recherche dans ce secteur, etc.

Elle plaide également pour un effort accru en matière de formation, notamment dans la maintenance des appareils qui ont été ou qui seront installés, ainsi que pour une politique d'agréation de la sécurité et de la qualité des installations.

Pouvez-vous nous dire quelles sont les mesures que vous comptez prendre afin de dynamiser cette filière ? Comment faire pour que les panneaux solaires et les éoliennes installées en Belgique soient également fabriqués en Belgique, voire en Wallonie et pour que les entreprises wallonnes produisent plus, de manière à pouvoir exporter ? Comment stimuler la création d'emplois dans ce secteur si prometteur ?

Pouvez-vous déjà nous dire quelles sont les pistes qui auraient été dégagées la semaine dernière, à l'occasion des débats des premières «assises wallonnes de l'Énergie» ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je remercie M. Onkelinx parce qu'avant de lancer cette étude, deux éléments m'avaient particulièrement impressionné :

– l'affirmation maintes fois répétée, notamment par mon prédécesseur, M. Daras, mais plus largement

par les milieux écologiques, qui indiquait que les énergies renouvelables étaient créatrices d'un grand nombre d'emplois et prometteuses de milliers d'emplois ;

– ce constat troublant de M. Capron et son équipe qui nous ont indiqués, au niveau du Gouvernement que tout ce qui était le tissu industriel en amont des énergies renouvelables, ne se situait qu'en 13e, 14e place et qu'il n'y avait pas suffisamment d'entreprises pour faire naître une véritable filière ou un pôle de compétitivité autour de ce thème.

Pour répondre à cette contradiction, j'ai demandé que l'on réalise en collaboration avec l'Union wallonne des Entreprises, l'Union des Classes moyennes, Agoria et sous la responsabilité scientifique de l'UCL, en le confiant à un expert. Le but de cette étude était de travailler pour produire les biens et services qui sont nécessaires à l'équipement, à la machinerie des énergies renouvelables.

Autrement dit, quel est le corollaire économique et emploi des énergies renouvelables ? Sachant que, en matière d'énergie renouvelable, nous sommes particulièrement généreux. Dois-je rappeler que nous avons les certificats verts, c'est-à-dire une collecte sur la facture du gris, de pratiquement 100 millions d'euros, que nous sommes particulièrement généreux pour les primes. Mme Dethier ne posera peut-être pas la question, mais on voit aujourd'hui qu'il y a une explosion du nombre de primes.

Je prends l'exemple des panneaux solaires. Nous sommes passés de la période «Daras», 3.000 à 4.000 m^2 par an maximum. Aujourd'hui, pour 2006, nous avons déjà franchi les 15.000 m^2 de panneaux solaires. C'est un succès foudroyant.

Et je ne parle pas des primes concernant les «poêles à bois» qui aujourd'hui, ont déjà franchi les 6.000 dossiers.

De fait les pouvoirs publics, que ce soit par certificat vert ou par crédit, soutiennent largement les énergies renouvelables. Mais à l'inverse, on voit peu d'entreprises qui produisent ces biens et services. Si nous prenons les panneaux solaires, nous avons une entreprise particulièrement dynamique à Rochefort bien connue, nous en avons une autre dans la périphérie liégeoise, plus modeste et puis, tout le reste, c'est de l'importation. Je dirais même que l'essentiel de nos primes sert finalement à la production extérieure à notre pays. De quoi réveiller un homme politique, puisque nous savons que les investissements d'énergies renouvelables ne vont pas diminuer, loin s'en faut. Une étude, à partir des chiffres de la CWaPE, conclut, au bas mot, selon le scénario le plus modeste, à 840 millions d'euros d'investissements dans les toutes prochaines années.

Cette situation n'est pas isolée puisque dans le journal économique *La Tribune*, qui est quand même un excellent journal français, EDF énergies renouvelables lance un appel aux capitaux sur la Bourse en France où ils veulent lever, tenez-vous bien, 500 millions d'euros rien que pour le secteur éolien. J'ajoute qu'un certain nombre de parcs éoliens, je l'ai vu dans ma commune, ont dû attendre neuf mois à un an pour se voir fournir les éoliennes pour lesquelles ils avaient obtenu des permis. J'ai donc envie de dire qu'il y a rupture de stock pour le dire vulgairement. Et je ne parle que du secteur éolien.

Le secteur économique a l'impression que le pouvoir politique ne crée pas les conditions d'un marché. C'est inquiétant au vu d'un marché minimum de 840 millions d'euros d'investissements programmés en 5 ans ! Cela traduit un manque flagrant d'informations concernant les marchés qui se créent grâce au soutien public.

Pour remédier à cela, je vais m'assurer de la réalisation d'une campagne d'information et d'actions de sensibilisation en faveur du monde des entreprises concernant les importants marchés disponibles tant en Wallonie.

Les entreprises wallonnes se plaignent d'un manque de formation de la main-d'œuvre aux technologies du renouvelable malgré le fait que nos universités et écoles supérieures disposent de connaissances pointues et dispensent déjà des formations de qualité. Il s'agit ici encore de ne pas laisser le constat en l'état. À ce titre, je compte initier la mise en place d'un master en énergies durables avec les différentes universités et hautes écoles francophones, et ce en concertation avec ma Collègue Simonet.

Les entreprises ont besoin d'être informées, conseillées, accompagnées et le marché des énergies renouvelables nécessite un organe d'échange entre les différents acteurs susceptibles d'y être impliqués. Pour ce faire, je compte soutenir la mise en place d'une plate-forme des énergies renouvelables qui s'appuiera sur l'existant : les facilitateurs, les organismes de la Région, telle l'AWEx, les fédérations telles Agoria ou Edora, etc. Il s'agira en fait d'un outil de facilitation, d'information, de conseil et de mise en réseau des différents acteurs au service du développement de la production de biens et services SER en Région wallonne. Il faudra éviter les structures lourdes, coûteuses et peu efficaces. Cette plate-forme doit en fait être le 12e facilitateur en énergie durable de la Région : un facilitateur destiné à favoriser la production de biens et services dans les filières renouvelables.

Fierwall pointe un déséquilibre entre le niveau de soutien aux producteurs d'énergie verte et celui accordé à la production de biens et services destinés à

la filière. J'ai dès lors demandé à mes collaborateurs d'entamer une réflexion et des concertations pour orienter des ressources issues de décisions publiques vers la mise en place d'une stratégie de production de biens et services et plus uniquement vers la consommation ou la production d'énergie verte, parce que le retour sur l'investissement est de 14-15 % à 30 %.

En outre, cela invite tant les entreprises que les autorités à mieux utiliser les invests et instruments financiers déjà disponibles en Région wallonne.

Enfin, il apparaît indispensable de favoriser l'innovation et pas seulement la mise en place de technologies pérennes via des subsides. Il est tout aussi capital de favoriser les collaborations entre les chercheurs et les entreprises. Pour ce faire, je viens de lancer le 16 novembre dernier un programme mobilisateur ayant pour thème la recherche et développement dans le domaine de la production d'énergie à partir des sources d'énergies renouvelables. Ce programme mettra 5 millions d'euros à la disposition de la recherche et accordera la priorité aux partenariats entre les universités, les centres de recherche, les hautes écoles et les entreprises et aux recherches qui permettront de développer des technologies et des produits proches du marché.

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

M. Onkelinx (PS). – Je remercie Monsieur le Ministre pour la qualité de sa réponse.

On peut regretter finalement le manque de vision du monde industriel, par rapport à ce secteur qui est en pleine croissance et qui est porteur. L'Allemagne l'a compris depuis longtemps. C'est la raison pour laquelle leur économie est si performante. Il est dommage que les entrepreneurs wallons ne l'aient pas compris avant.

Je me réjouis que les pouvoirs publics prennent l'initiative de dynamiser un peu le secteur. C'est aussi un peu regrettable que les entrepreneurs et les industriels soient si peu au courant de ce qui se passe finalement dans ce nouveau secteur qui est extraordinaire.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Un exemple simple, Monsieur Onkelinx, regardez le succès des poêles à pellets. Nous n'avons qu'un seul producteur de pellets en Wallonie, à Bièvre, qui est à la limite de la rupture pour le moment. Donc, nous risquons d'avoir une rupture d'approvisionnement, parce qu'il n'y a pas assez de pellets produits notamment dans notre Région. Voilà un simple exemple.

M. Onkelinx (PS). – C'est exact. Merci bien.

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

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE PLAN RÉGIONAL D'IMPLANTATION DES ÉNERGIES RENOUVELABLES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le plan régional d'implantation des énergies renouvelables».

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

M. Crucke (MR). – L'important dossier de l'énergie est plus que jamais d'actualité et celui-ci se subdivise en plusieurs questions : la production, la consommation, le coût, la libéralisation des marchés, le protocole de Kyoto, le respect de l'environnement … entre autres.

Les énergies renouvelables ont d'emblée été présentées par vous-même comme une priorité du Gouvernement. C'est une décision de principe politique à laquelle j'adhère complètement.

D'autant plus que votre prédécesseur Monsieur Foret avait déjà largement initié la démarche. Notamment, en demandant au professeur Feltz de dresser «une cartographie du champ des contraintes paysagères et environnementales comme base de détermination des zones d'exclusion à la transcription au plan de secteur de la politique des éoliennes à l'échelle de l'ensemble du territoire wallon».

Jugée insuffisante à vos yeux, sur le plan juridique du moins, vous avez commandé une étude complémentaire en vue de développer un véritable outil d'aide à la décision dans les dossiers de demande de permis pour éoliennes. Cette étude devait être livrée en mai 2006.

L'a-t-elle été ? Qu'indique cette étude complémentaire ? Comment s'articule-t-elle autour de la carte Feltz ? Dispose-t-on enfin d'un outil complet qui permette aux autorités de se prononcer dans des dossiers de demande de permis ? Quelle importance lui accordera-t-on dans les procédures d'octroi de permis ? Les demandes se multiplient, font souvent l'objet d'importants débats publics et rien n'est encore parvenu, notamment aux autorités locales. Avance-t-on dans ce dossier ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie M. Crucke et vous allez voir qu'il est parfaitement au courant.

La convention passée avec la Faculté agronomique de Gembloux a fait l'objet d'un avenant et la réunion de clôture du Comité d'accompagnement de cette étude a lieu demain, mardi 21 novembre 2006 et elle a été convoquée, pour être tout à fait précis, de 13 heures 30 à 15 heures 30, par la Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine.

Vous comprendrez qu'il m'est difficile de devancer les résultats finaux, dès lors que le Comité d'accompagnement se réunira demain.

Ceci étant, l'étude concernée ne recouvre pas la notion utilisée par l'honorable Membre de «plan régional d'implantation des énergies renouvelables».

En effet, il s'agit d'une étude paysagère qui doit constituer ce qu'on appelle la carte de Feltz, une aide à la décision pour l'instruction des demandes de permis publics visées à l'article 127 du Code, c'est-à-dire les permis publics ou assimilés.

L'étude englobe donc tous les cas de figure qui peuvent se présenter lors d'actes ou travaux projetés dans les zones non urbanisables du plan de secteur. À ce titre, les mâts éoliens sont évidemment concernés lorsqu'ils sont envisagés, par exemple, en zone agricole, mais ils ne constituent, loin s'en faut, qu'une partie des demandes du permis d'urbanisme à instruire par mes services.

Autrement dit, la carte de Feltz, dans l'aide à la décision, est une carte davantage d'exclusion que d'autorisation, qui indique là où il ne faudrait pas les mettre, ce qui ne veut pas dire qu'à tous les endroits il faut les mettre.

Vous comprendrez que je serai plus en mesure de vous informer dans une quinzaine de jours.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie Monsieur le Président pour sa réponse.

Je reposerai donc ma question dans 15 jours.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ou dans le mois.

M. Crucke (MR). – Oui, dans le mois. Ce que j'espère surtout, c'est qu'on mette l'information à la disposition de l'ensemble de l'administration communale et pourquoi pas des Parlementaires intéressés, parce que je suis convaincu de l'intérêt porteur des renseignements, et pas seulement de la carte Feltz.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il ne faut pas commettre la même erreur que la Région flamande qui a réalisé un Win Land, c'est-à-dire un plan de secteur notamment pour ce type d'installation et les terrains qui étaient retenus comme autorisés ont vu les prix augmenter.

M. Crucke (MR). – Comme je n'ai pas de terrain, je ne prends pas de risque.

M. le Président. – Je propose de suspendre quelques instants nos travaux.

– *La séance est suspendue à 18 heures 09 minutes*.

– *La séance est reprise à 18 heures 13 minutes*.

AGENDA DES TRAVAUX

M. le Président. – Il me revient que notre prochaine séance devrait avoir lieu le lundi 4 décembre 2006. Au cours de celle-ci, il est prévu que nous discutions du budget. Or, le lundi 4 décembre est le jour de la mise en place des nouveaux conseils communaux. Nombre de nos membres étant concernés, je proposerai de ne pas nous réunir le lundi de cette semaine, mais plutôt le jeudi 7, après-midi. Nous y discuterions du budget, puis des interpellations et questions orales. Il s'agirait donc d'une séance prolongée.

Cela convient-il à M. le Ministre ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je suis en effet libre l'après-midi du jeudi 7 décembre 2006.

M. le Président. – Notre prochaine réunion se tiendra donc le jeudi 7 décembre 2006 à 14 heures 15 minutes.

QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LES DÉROGATIONS PERMETTANT AUX ÉTATS MEMBRES DE POUVOIR BÉNÉFICIER D'UN TAUX DE TVA RÉDUIT»

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

torial, sur «les dérogations permettant aux Etats membres de pouvoir bénéficier d'un taux de TVA réduit».

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

M. Stoffels (PS). – La directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977 impose aux États membres l'harmonisation des législations relatives aux taux de TVA. Le Conseil européen peut cependant autoriser un État membre, qui en a fait la demande, à appliquer un taux réduit de TVA sur certains services à forte intensité de main-d'œuvre.

En vertu de la décision 2000/185/CE du Conseil du 28 février 2000, la Belgique, l'Espagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal et une partie du Royaume-Uni pouvaient appliquer, jusqu'au 31 décembre 2005, un taux réduit de TVA aux services à forte intensité de main-d'œuvre pour lesquels ils avaient introduit une demande en ce sens.

Je souhaiterais savoir, sous quels aspects de la politique du logement les États membres ont sollicité l'autorisation de l'Union européenne afin de pouvoir bénéficier d'un taux de TVA réduit ?

Pouvez-vous nous préciser quels ont été ses effets au niveau de la politique du logement menée par ces Etats membres, d'une part, et sur l'économie, d'autre part ?

La directive 2006/18/CE du Conseil modifie la directive en ce qui concerne les taux réduits de TVA, en vue, d'une part, de prolonger la période de leur application jusqu'au 31 décembre 2010 et, d'autre part, de permettre aux États membres qui souhaitent bénéficier pour la première fois de la faculté qui y est prévue, ainsi qu'à ceux qui désirent modifier la liste des services auxquels ils ont appliqué les mesures prévues par la directive dans le passé, de faire la demande de réduction des taux à la Commission.

Ainsi, la Belgique est autorisée, pour la période du 1er janvier 2006 au 31 décembre 2010, à appliquer un taux réduit pour les deux services suivants :

– les petits services de réparation : bicyclettes, chaussures et articles en cuir, vêtements et linge de maison ;

– la rénovation et la réparation de logements privés de plus de cinq ans, à l'exclusion des matériaux qui représentent une part importante de la valeur du service fourni.

Pouvez-vous nous donner la raison pour laquelle la Belgique a demandé cette autorisation pour les logements âgés de plus de cinq ans alors que pour d'autres États membres, la même autorisation a été donnée pour toute la rénovation et la réparation de logement privé ?

Ensuite, que faut-il entendre exactement lorsqu'il est question d'exclure les matériaux qui représentent une «part importante» de la valeur du service fourni ?

La définition reprise dans la décision du Conseil du 7 novembre 2006 autorisant certains États membres à appliquer un taux réduit de TVA sur certains services à forte intensité de main-d'œuvre est confuse. Est-ce que le Conseil réserverait aux États membres la faculté de définir ce qu'il y a lieu d'entendre par «part importante» ?

Dois-je conclure qu'aucune réduction du taux de TVA n'a été demandée par aucun des États membres pour les nouvelles constructions et que, dès lors, cette faculté n'a été réservée à aucun des états membres ? Ceci alors qu'il faudrait justement aider les jeunes ménages en allégeant les charges lorsqu'ils souhaitent ériger leur demeure conformément à l'article 23 de notre Constitution.

Ce n'est certes pas la première fois que nous échangeons sur la problématique liée au taux de TVA dans le secteur du logement. Cependant, je pense qu'il faut constamment avoir cet enjeu à l'esprit tant le taux de TVA peut jouer le rôle de levier dans la construction et la rénovation.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il y a près de deux ans déjà, lors de la 16e réunion des ministres européens du logement qui s'est tenue à Prague en mars 2005, j'ai proposé une réduction du taux de TVA. Cette proposition y fut adoptée à l'unanimité. Elle fut ensuite réitérée dans le cadre de la Conférence interministérielle relative à la politique des grandes villes et du logement.

Finalement, après 2 années d'efforts de persuasion auprès du Gouvernement fédéral, ce dernier s'est inscrit dans la politique volontariste menée par le Gouvernement wallon en faveur du logement social en adoptant le principe d'une réduction de 12 % à 6 % du taux de TVA pour la construction de logements sociaux.

Je rappelle que la compétence en matière de taxe sur la valeur ajoutée relève de l'État fédéral et qu'en conséquence, je ne puis que relayer des préoccupations régionales qui, si elles sont rencontrées sont mises en œuvre par le Gouvernement fédéral. Je me permets donc de suggérer à l'honorable membre d'y solliciter ces informations.

Ceci étant, je suis intervenu auprès de la Vice-Première Ministre et Ministre de la Justice, Madame Laurette Onkelinx, afin qu'elle veille tout particulièrement à la mise en œuvre de cette diminution du taux

de TVA afin d'y comprendre le logement social dans son acception la plus large en se référant à l'article 1er, 9° et 10° du Code wallon du logement définissant les notions de «logement social» et de «logement social assimilé».

Enfin, il serait également opportun que les constructions de logements sociaux en partenariat avec le secteur privé puissent également bénéficier de cette réduction.

Je puis assurer l'honorable Membre que je serai particulièrement attentif à la mise en œuvre législative et réglementaire de cette décision du Gouvernement fédéral que j'appelle de tous mes vœux.

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

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

Il est vrai que le logement public doit pouvoir bénéficier d'un taux de TVA réduit. Qui plus est, il serait intéressant d'élargir ce concept de partenariat public-privé aux constructions entreprises par les particuliers, ce qui permettrait d'aider et de libérer le budget des ménages.

(M. Stoffels, Secrétaire, prend place au fauteuil présidentiel.)

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE PRIX DU GAZ EN MILIEU RURAL»

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

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

M. Borsus (MR). – La libéralisation du marché du gaz va profondément modifier les tarifs en milieu rural.

En effet, les GRD concernés – principalement en Province de Luxembourg – sont nettement plus coûteux. Cela est dû au fait d'une densité de population moindre et d'un réseau fort étendu.

Si l'augmentation des tarifs d'électricité en milieu rural est déjà problématique, celle du gaz est catastrophique.

À tel point que le gaz sera moins compétitif que le mazout.

Cette situation va avoir pour conséquence un gel des investissements et d'extension du réseau et à long terme pratiquement plus de gaz en Luxembourg.

Un cercle vicieux lié à la perte de compétitivité du gaz.

Quelle est votre politique en la matière ?

Quelles solutions apportez-vous en vue de résoudre cette problématique très alarmante.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La question renvoie à la spécificité du monde rural et à la rentabilité des infrastructures. Le prix de l'électricité a augmenté.

Cette augmentation porte, d'une part, sur l'augmentation des coûts de transport et de distribution, mais également sur les obligations de service public. Il convient encore d'y ajouter la taxe sur le raccordement et les redevances des voiries. Ces éléments constituent plus ou moins 50 % du prix, le reste revient à la fourniture elle-même.

Pour ce qui est du prix du gaz, la situation est quasi identique. Nous pouvons encore ajouter que le pouvoir fédéral impose une TVA sur certaines taxations et redevances.

Pour la fourniture d'électricité, nous pouvons constater une baisse des prix pour l'électricité résidentielle et une augmentation pour les industries, suite à la suppression des subsides croisés.

Pour le gaz, l'augmentation s'explique par l'évolution du prix du pétrole qui, lui, s'explique pour des raisons géopolitiques.

En ce qui concerne la spécificité du monde rural, le réseau électrique touche, pour des raisons historiques l'ensemble de nos foyers. Par contre, pour le gaz, il existait précédemment des alternatives à ce dernier, à savoir le bois, l'électricité et le mazout. Progressivement, le confort offert par le gaz s'est étendu et les réseaux de gaz se sont progressivement développés. Il ne reste que ce développement rencontrait des difficultés puisque les GRD hésitaient à investir faute d'amortissement.

À titre d'information, j'ai demandé à la CWaPE une étude pour connaître le prix pour le développement et l'extension du réseau de gaz. Le résultat de cette étude est sans appel. Le prix serait d'un milliard d'euros.

Il convient cependant de ne pas être fataliste et c'est pour cela que je compte poursuivre ma réflexion pour reconstituer un fonds destiné à étoffer le réseau de distribution de gaz. De même, j'estime que les communes peuvent jouer un rôle supplétif via notamment les intercommunales et l'intervention du fonds précité.

En ce qui concerne les GRD-électricité, je vous informe que les nouveaux tarifs 2007 seront connus pour la fin de cette année, mais ces derniers seront vraisemblablement à la baisse. Notons encore qu'une fois les chiffres publiés, nous observerons vraisemblablement un réajustement des tarifs entre concurrents.

Pour être tout à fait précis, le simulateur tarifaire de la CWaPE permettant aux clients de s'informer sur les différences de tarifs n'intègre pas les remises qu'on peut qualifier de commerciales. Cela rend, je vous l'accorde, la comparaison plus difficile.

L'idéal serait d'obtenir le même prix pour l'ensemble du territoire, nous ne pouvons pas l'envisager. En effet, imposer un seul GRD soulèverait le problème de l'autonomie communale.

Quoi qu'il en soit, j'espère revenir prochainement avec une proposition visant à une extension mesurée du réseau de gaz.

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

M. Borsus (MR). – Je remercie, Monsieur le Ministre, pour cette réponse extrêmement complète et circonstanciée.

J'y ajouterai peut-être deux petites suggestions.

J'observe qu'une série de régions rurales sont traversées par des conduites de gaz. Ne serait-il pas envisageable et pour un coût pas trop élevé de développer et d'étendre notre réseau à partir de conduites existantes ?

Qu'en est-il également des combinaisons possibles dans le cadre notamment de plans triennaux afin de réduire les coûts pour l'extension des réseaux lors de la pause d'égouts ou d'importants travaux de voirie ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Dans le décret sur l'ouverture de voirie, il est déjà prévu que, systématique, on prévienne tous les impétrants pour connaître ceux qui sont intéressés par l'ouverture de la voirie, ce qui permet de mutualiser les coûts d'ouverture et de fermeture.

M. Borsus (MR). – La réponse des impétrants est plutôt dans ces termes : *«Oui, j'ai un projet. Non, je n'ai pas de projet.»*. La réponse des impétrants n'est pas : *«Tiens, s'agit-il d'une opportunité le cas échéant pour nourrir un projet ?»*.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'AUGMENTATION DU TARIF BI-HORAIRE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'augmentation du tarif bi-horaire».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, à l'instar de ce qui a été décidé en Flandre, le Gouvernement wallon a adopté l'arrêté qui permet d'assimiler, dès le mois de janvier prochain, la consommation d'électricité du week-end comme heures de nuit.

Néanmoins, les perspectives de bénéfices pour ces ménages sont remises en question à l'analyse des hausses des tarifs de «nuit».

En effet, l'extension aux heures du week-end va augmenter fortement les prix de l'horaire «nuit». On parle d'une augmentation de 35 %.

Sans compter sur la disparition du tri-horaire, sujet abordé lors d'une question orale de la séance de commission dernière.

Bref, les ménages «bons élèves» vont être pénalisés.

Confirmez-vous cette problématique ?

Quelle est votre analyse quant à cette situation ?

Quelles actions et quelles concertations nécessaires avec votre Collègue fédéral avez-vous entreprises afin de réduire ces effets négatifs ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cela n'a jamais été approuvé par le Comité de régulation des prix, c'est un tarif expérimental et donc, je n'y reviendrai pas.

Puis-je simplement vous faire remarquer, avant de répondre sur le fond de votre question, que cette mesure sera d'application dans les trois Régions, Flamande, Bruxelles et Wallonie. Il y a eu extension des tarifs bi-horaires le week-end, mais il a fait l'objet d'un arrêté du Gouvernement fédéral aussi.

Toutes les formations politiques y ont prêté la main, parce qu'il y avait une contestation sur la compétence et pour qu'il n'y ait pas d'équivoque, j'avais inscrit d'initiative le point au Comité de concertation

et le Ministre Verwilghen a indiqué sa volonté de faire de même de son côté de telle manière qu'il n'y ait plus aucune insécurité sur la réelle compétence des uns est des autres.

La mesure étendant au week-end les consommations de nuit en comptage bi-horaire est jugée souhaitable par ses avantages macroéconomiques dans la mesure où elle entraîne essentiellement un changement de comportement. C'est en fait le report de la consommation pendant les heures de jour en semaine vers les heures de jour du week-end où là, on bénéficie du «tarif de nuit» et ce qui coïncide au souhait d'un grand nombre de ménages de pouvoir effectuer certains travaux le week-end.

Il a été convenu avec les acteurs du secteur que la mesure ne pouvait pas avoir de conséquence financière pour ceux qui n'en bénéficient pas, à savoir essentiellement les clients disposant d'un compteur monohoraire et exclusif de nuit.

Étant donné que les gestionnaires de réseau de distribution doivent répercuter l'ensemble de leurs coûts auprès des clients conformément à ce qu'on appelle le système de «cost-plus» d'application au niveau fédéral pour la tarification de l'utilisation des réseaux d'électricité, il en découle logiquement que la mise en œuvre de la mesure entraînera une augmentation de la composante nuit et/ou jour du tarif bi-horaire.

Dans le cadre des propositions tarifaires introduites par les GRD auprès de la CREG, il appartiendra effectivement à celle-ci, puisqu'elle est compétente en la matière, de vérifier si les adaptations tarifaires proposées par les GRD peuvent être acceptées. Les propositions tarifaires des GRD sont actuellement examinées par la CREG et il est, à ce stade, trop tôt pour en tirer des éventuelles conclusions, mais je me suis quand même renseigné pour vous répondre.

D'après mes informations, c'est là que cela devient officieusement officiel, officiellement officieux, il apparaît que la réponse du secteur mixte et du secteur pur différera quelque peu. Ainsi, du côté du mixte, où la distinction du tarif GRD jour/nuit existait déjà, les GRD prévoiraient une augmentation du tarif de nuit et du tarif de jour de 10 % ; du côté du pur, où cette différenciation jour/nuit n'existait pas, le tarif de jour resterait stable, tandis qu'un tarif de nuit serait créé et équivaudrait au tarif de jour moins 20 %.

Le consommateur donc devrait retirer un avantage financier de l'application du tarif de nuit le week-end s'il reporte une partie de sa consommation de jour de la semaine vers une consommation de jour pendant le week-end.

Évidemment, l'électricité ne se stockant pas ou très difficilement, il y a tout le temps une certaine balance entre la production et la consommation. Ce qu'il faut éviter, c'est qu'il y ait trop de consommation par rapport à la production. La différence pendant le week-end, c'est qu'on peut mieux organiser la balance entre la production et la consommation, d'où l'idée d'un tarif préférentiel. Dès lors, s'il y a un grand nombre de nos concitoyens qui utilisent leurs appareils durant le week-end, ils auront une bonification qu'on estime de l'ordre de 25 à 30 euros.

Ce qui n'est quand même pas négligeable, même si c'est loin de ce que l'on annonçait. Cela veut dire, qu'à l'inverse, les augmentations qu'on indique de 35 à 40 % ne sont pas du tout fondées. Je tenais à vous rassurer et tout est une question de comportements.

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

M. Borsus (MR). – Je remercie Monsieur le Ministre pour cette réponse.

J'entends bien qu'un bénéfice de l'ordre de 25 à 30 euros n'est escompté que s'il y a un transfert significatif de la consommation en week-end. Il y a donc un risque de compenser cette diminution du tarif par une augmentation en semaine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ce n'est pas aussi évident que cela, parce que le prix de fourniture n'est pas le même. Vous avez généralement moins de consommation le week-end que durant la semaine. Donc, dans la régulation de cette balance consommation-production, vous avez d'autres tarifs pratiqués. Vous ne pouvez pas dire que c'est un simple déplacement de consommation. Vous devez aussi tenir compte de la tarification qui sera exercée le week-end.

M. Borsus (MR). – Le coût de la consommation habituellement faite en dehors du nouveau segment de week-end va augmenter de 10 %. On est bien d'accord ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est ce qu'on annonce au menu de la CREG.

M. Borsus (MR). – Elle va augmenter de 10 %. Donc, il faut que le consommateur transmette suffisamment d'énergie – et vous venez de dire que le week-end, jusqu'à présent, il n'y a pas beaucoup –, et qu'il transfère suffisamment de consommation d'énergie pour digérer cette augmentation de 10 %. Je crains que le bénéfice des ménages ne soit ni automatique, ni positif.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est ce qui explique que le gain n'est que de 25 à 30 euros. Sinon, il serait plus important, mais on a dû tenir compte de tous ces éléments. On ne s'en est jamais caché. Du reste, *Test-Achats* s'est réjoui de la mesure, tout en indiquant sa portée limitée.

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

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

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

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je souhaite vous interroger quant à vos déclarations sur la privatisation des TEC.

Il semble que vous ayez évoqué cette possibilité comme alternative pour le cas où la négociation pour la mise en place d'un service minimum au sein du groupe TEC n'aboutirait pas. Cette déclaration a semble-t-il «crispé» les interlocuteurs syndicaux.

Cette situation s'inscrit dans le cadre du dialogue social parfois tendu si l'on en croit les informations parues dans la presse le 28 septembre dernier. Cette fuite a par ailleurs été vivement regrettée par les responsables de la SRWT et vous-même.

Le rapport épingle, entre autres, une absence de vision commune sur la stratégie de l'entreprise, et ce, malgré le contrat de gestion. Les dispositifs censés favoriser le dialogue social sont inadaptés. La prochaine réunion risque déjà d'être plutôt houleuse.

Monsieur le Ministre, nombreux sont ceux qui craignent aujourd'hui, que ce contexte ne rende encore plus difficile la mise en place de ce service minimum pourtant attendu par la population.

Pouvez-vous nous faire part de votre analyse de ce dossier aujourd'hui ainsi que des échéances que vous pouvez fixer ?

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour vous répondre, il est inutile de mentionner que près de 30 % des services des TEC sont effectués par le secteur privé et le reste est à charge de régies publiques de TEC. Ces 30 % sont parfois très fluctuants d'une région à l'autre. Par exemple, si vous prenez la N4, cela peut aller jusqu'à 45 %. Nous connaissons déjà bien le phénomène d'une petite privatisation au sein du groupe TEC.

Notons, à titre d'exemple, qu'en Flandre les nouvelles lignes sont concédées au secteur privé, offrant ainsi, selon les responsables, un meilleur équilibre entre le privé et le public. Notons aussi que cette approche, en Région flamande, est favorable pour les sociétés privées de transport wallonnes qui emportent de nombreux marchés.

Précisons aussi que le Parlement européen discute de la libéralisation des transports en commun, mais comme bien souvent les autorités européennes laissent aux États membres la liberté de choisir pour l'un, pour l'autre ou pour les deux.

Pour ce qui nous concerne, la part du secteur privé est relativement contenue. De plus, il convient d'être prudent sur le terme utilisé.

Le budget des TEC s'élève à 450 millions d'euros dont 350 proviennent du Gouvernement et donc des impôts des Wallons. Nonante millions proviennent de la vente des tickets et des abonnements et les dix autres millions d'activités diverses. Cette intervention importante du Gouvernement manifeste l'intérêt de celui-ci pour les transports en commun. Les efforts en matière de promotion des transports en commun remportent d'ailleurs un réel succès.

Pour toutes ces raisons, je n'accepterai pas que l'image moderne et dynamique des TEC soit ternie par des actions individuelles et des mouvements d'humeur. S'il est indéniable que des efforts doivent se poursuivre en matière de sécurité, il est inadmissible, voire irresponsable, que des mouvements d'humeur spontanés rendent impossible le service aux citoyens. Je fais référence ici à des exemples individuels, par exemple, un chauffeur de tram qui s'arrête d'initiative en pleine circulation pour des revendications statutaires ou encore l'exemple à Jumet où deux chauffeurs à qui on avait demandé de changer de ligne se sont mis en grève.

De même, la question de l'absentéisme se pose notamment pour les TEC-Charleroi où nous constatons un absentéisme de près de 12 %. S'il est évident que je ne fais pas ici référence aux maladies de longue durée ou aux congés de maternité, il est révélateur que les TEC-Charleroi connaissent 12 % d'absentéisme, alors que pour le même métier, le secteur privé connaît un taux maximum de 5 % d'absentéisme.

Face à ces constats, il est normal qu'à un moment donné, on puisse développer une réflexion sur la privatisation. D'autant plus que, par ces mouvements d'humeur individuels, on casse l'image du service public.

Je reste cependant optimiste car les syndicats sont conscients que certains comportements ne peuvent être sur le fond tolérés.

Le 7 décembre prochain, nous aurons une Commission paritaire durant laquelle je défendrai à nouveau les efforts pour promouvoir les TEC tout en confirmant que je ne tolérerai pas les comportements décrits plus haut.

Je profiterai également de l'occasion pour rappeler qu'un budget de cinq millions d'euros a été prévu pour renforcer les mesures de sécurité.

M. Borsus (MR). – Il n'y a pas d'attitude dogmatique dans notre chef. De même, il y a une volonté forte de maintenir un dialogue social constructif.

Il reste que vous nous avez fait part de comportements qui nous étaient méconnus et qui nous poussent encore à argumenter pour un service minimum.

Nous pensons également que, dans le cadre d'un dialogue social responsable, des acceptions nouvelles doivent être posément discutées. Il est vrai également que certains modes de revendications doivent être bannis.

M. le Président. – Ceci termine nos travaux.

La séance est levée.

– *La séance est levée à 19 heures 17 minutes*.

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

Agoria	Fédération belge multisectorielle de l'industrie technologique
AWEx	Agence wallonne à l'exportation
BSCA	Brussels South Charleroi airport
CRAT	Commission régionale d'aménagement du territoire
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CSH	Conseil supérieur d'hygiène
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
CWATUP	Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine
DGPL	Direction générale des pouvoirs locaux
GRD	Gestion de réseaux de distribution
ISSeP	Institut scientifique de service public
OMS	Organisation mondiale pour la santé
PAE	Procédure d'avis énergétique
PCA	Plan communal d'aménagement
PEB	Plan d'exposition au bruit
SAB	Société aéroportuaire de Bierset
SER	Source d'énergie renouvelable
SLSP	Société de logement de service public
Sowaer	Société wallonne des aéroports
Sowalfin	Société wallonne de financement
SRPE	Site de réhabilitation paysagère et environnementale
SRWT	Société régionale wallonne du transport
SWL	Société wallonne du logement