

PARLEMENT WALLON

SESSION 2006-2007

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Voir CRAC N° 104 (2006-2007)

Séance publique de Commission *

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

Lundi 14 mai 2007

SOMMAIRE

<i>Organisation des travaux</i>	5
<i>Interpellations</i>	5
<i>Interpellation de Mme Cornet à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les décisions prises par le Gouvernement dans le cadre des dossiers de la E420, N5 et RN54»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Cornet, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	5
<i>Interpellation de M. Onkelinx à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la maîtrise de l'urbanisation à proximité des établissements «SEVESO»»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Onkelinx, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	7
<i>Questions orales</i>	9
<i>Question orale de M. Collignon à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la nécessité de répondre aux attentes quotidiennes des personnes handicapées dans les sociétés de logement»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Collignon, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	9
<i>Question orale de M. Collignon à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le transport en commun en Wallonie et le stationnement des voitures dans les parkings de la SNCB»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Collignon, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	11
<i>Question orale de M. Collignon à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la problématique liée à la surveillance des aéroports»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Collignon, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	12
<i>Question orale de M. Petitjean à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'action auprès du tribunal de Namur de Jet4You»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Petitjean, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	14
<i>Question orale M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le refus d'offre de logements sociaux»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	15
<i>Question orale de Mme Colicis à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le problème de la part détenue par la commune d'Ham-sur-Heure dans le capital de la SCRL «la Carolorégienne»»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Colicis, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	16

<i>Question orale de M. Calet à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la simplification des procédures nécessaires à l’octroi de primes à l’énergie pour les particuliers, notamment celles visant les constructions en bois - Précisions»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Calet, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, M. le Président	18
<i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la Cellule Espace»</i>	
Orateurs: Mme la Présidente, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	19
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le Conseil supérieur du logement»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	21
<i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la révision des plans de secteur»</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	22
<i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les permis pour maisons groupées»</i>	
Orateurs: Mme la Présidente, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	24
<i>Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la zone d’aménagement communal concerté et le plan communal d’aménagement»</i>	
Orateurs: Mme la Présidente, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	25
<i>Question orale de Mme Bidoul à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les programmes d’insonorisation des maisons riveraines des aéroports»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Bidoul, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	26
<i>Question orale de Mme Bidoul à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le titre de transport inter-opérable SNCB-TEC»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Bidoul, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	27
<i>Question orale de Mme Bidoul à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la pratique du vélo en Wallonie»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Bidoul, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	28
<i>Question orale de Mme Bidoul à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les terrains d’ULM en Wallonie»</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Bidoul, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial	30

Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'implantation d'un méga centre commercial à Farciennes»

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

Organisation des travaux

Orateurs : M. le Président, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 32

Liste des abréviations courantes 33

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

Présidence de M. Willy BORSUS, Président.

La séance faisant l'objet d'un compte rendu intégral commence à 15 heures 28 minutes.

ORGANISATION DES TRAVAUX

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

INTERPELLATIONS

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Cornet à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les décisions prises par le Gouvernement dans le cadre des dossiers de la E420, N5 et RN54».

La parole est à Mme Cornet pour développer son interpellation.

Mme Cornet (MR). – M. le Ministre ne sera pas surpris, il sait que ce sont des dossiers que j'aime bien et comme il me fait languir de questions orales en questions orales et d'interpellations en interpellations, c'est avec plaisir que je reviens sur le sujet, d'autant plus que, lors de ma dernière intervention, le 16 avril dernier, il m'avait indiqué que je devais attendre les conclusions du Gouvernement spécial consacré à la problématique de la mobilité et qu'à cet égard, mon attente serait certainement récompensée.

J'ai suivi avec intérêt les conclusions de ce Gouvernement consacré à la mobilité et les communiqués de presse qui s'en sont suivis.

J'ai essayé de comprendre quelles étaient la mesure et la teneur des décisions du Gouvernement wallon, notamment par rapport à des dossiers qui intéressent la région de Charleroi depuis de nombreuses années, à savoir les dossiers de la E420, N5 et de la RN54.

Si j'ai bien compris, la seule décision qui a été prise par le Gouvernement wallon à cet égard est d'avoir initié le complément de contenu d'étude d'incidences qui intègre la solution du «trident». C'est une solution que nous avons déjà évoquée régulièrement en Commission et il faut visiblement maintenant désigner le bureau d'études qui va préciser le scénario.

Pour le reste, il n'y a aucune nouveauté, si ce n'est la confirmation de votre volonté de voir aboutir le scénario du «trident». À ce propos, vous souhaitez prendre une option, telle qu'on ne puisse plus revenir en arrière sur ce dossier par la suite. J'aurais dès lors aimé savoir en quoi la décision est formalisée aujourd'hui.

Par ailleurs, vous semblez parler du «trident», comme si ce scénario était un scénario connu de tous, notamment pour les forces vives de la région de Charleroi et pour les riverains et/ou la population.

À partir du moment où ce scénario résulte d'un Gouvernement spécial consacré à la mobilité, vous allez pouvoir, au sein de cette Commission, nous présenter ce que vous entendez par «trident» et le détail de ce tracé, puisque, visiblement, il est désormais officiel.

Vous avez, à de nombreuses occasions, eu la possibilité de vous prononcer sur le sujet et j'observe malgré tout que nous n'en savons jamais plus, malgré les questions et les interpellations que nous vous posons. Maintenant, il nous intéresse de savoir concrètement ce qu'est le projet du Gouvernement par rapport à la notion de tracé, le type de routes réalisées, autoroute, route nationale, budget et aménagements nécessaires.

Par ailleurs, je note qu'au fil des interventions qui ont été les nôtres, différents articles de presse sont parus, tous plus confus les uns que les autres. Je crois qu'il est temps aujourd'hui d'apporter des éclaircies, des précisions très nettes par rapport au dossier.

J'aimerais savoir en ce qui concerne le tracé à l'Ouest, s'il suivra exactement le même tracé que celui qui était initialement prévu et repris dans les études d'incidences. Sinon, quel sera précisément ce tracé? De quel point partira-t-il?

Qu'entendez-vous par tracé «allégé»? S'agira-t-il d'une route nationale ou d'une autoroute?

En ce qui concerne la N5 à proprement parler, qu'entendez-vous par réaménagement du boulevard urbain?

Et puis, on évoque aussi le tracé Est. D'où va partir ce tracé ? Va-t-il partir du lieu-dit «ma campagne» ou bien de Bultia ? S'agit-il d'un nouveau tracé ou d'un tracé qui suit les routes existantes, il y a des nuances à apporter ?

En ce qui concerne la RN 54, je rappelle qu'il s'agit simplement de réaliser un tronçon de dix kilomètres qui sont manquants aujourd'hui pour relier Charleroi à Calais. Où en est-on précisément concernant ce tracé ? Et qu'en sera-t-il également du financement de 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, chers Collègues, il est vrai que le Gouvernement Mobilité a pris différentes options suite à la délivrance du permis du contournement de Couvain, il nous fallait encore régler la sortie Sud de Charleroi.

La décision du 19 avril 2007 porte essentiellement sur la nécessité de se conformer à la Directive Plan-programme 2001/42/CE du 27 juin 2001 adopté le 27 juin 2001.

L'article 13 relatif à la mise en œuvre de cette directive prévoit que les États membres prennent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer avant le 21 juillet 2004.

Le Gouvernement précédent n'avait pas adopté provisoirement les projets de révision des plans de secteur en question avant le 21 juillet 2004, de sorte qu'il était impossible de poursuivre la procédure la révision avant que la directive européenne n'ait été transposée dans le Code wallon.

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

Or, les dispositions transitoires du décret RESA prévoient que seuls les projets de révision de plans de secteur adoptés par le Gouvernement avant l'entrée en vigueur du décret RESA, peuvent poursuivre leur instruction selon l'ancienne procédure.

Tel n'est pas le cas : ce sont donc les nouvelles dispositions qui doivent être appliquées.

Concrètement, le Gouvernement doit faire réaliser une étude d'incidences conforme au contenu imposé par la directive européenne. Il a donc décidé de faire compléter en conséquence l'étude d'incidences réalisée en exécution de la décision du Gouvernement du 20 septembre 2001.

En ce qui concerne la sortie sud de Charleroi, l'étude d'incidences, déposée en juin 2004, met en évidence

d'importants problèmes de mobilité pour le trafic de niveau local et supralocal que la seule création d'une liaison de type autoroutier ne solutionne pas de façon satisfaisante.

Pour rappel, la N5 absorbe un volume global de trafic journalier entre 30.000 et 40.000 véhicules par jour, pour les deux sens de circulation, se répartissant en trafic de transit international, transfrontalier, interrégional, régional et local.

C'est la raison qui a conduit le Gouvernement à proposer la «solution trident» qui consiste faire étudier, dans le cadre du complément de l'étude d'incidences à réaliser, une solution technique alternative comprenant trois voies de circulation, dont le principe consiste en :

- l'amélioration et le prolongement de la voirie joignant la RN 5 à la sortie «Blanche Borne» du ring R 3 ;
- l'amélioration en boulevard urbain de la RN 5 existante ;
- la création d'une nouvelle voirie joignant la RN 5 à la portion ouest du ring R 3.

Au risque de vous décevoir, le projet technique n'est pas établi et, comme pour tout projet de révision de plan de secteur, le projet ne sera adopté par le Gouvernement qu'une fois l'étude d'incidences réalisée et sur avis de la CRAT.

Il faut savoir que le périmètre étudié dans le cadre de l'étude d'incidences initiale comporte quelque 36 tracés tous analysés, c'est dire qu'il ne reste pas de possibilités d'inventer un nouveau tracé.

Ce qui est demandé dans le complément d'études est d'analyser parmi ces tracés ceux qui solutionneront au mieux les problèmes de mobilité, tant au niveau supra-régional qu'au niveau local.

En particulier, pour soulager l'actuelle N5 et pour dégager les routes locales, à l'ouest comme à l'est, du trafic parasite qui atteint des proportions intolérables pour les riverains, le principe envisagé est de trouver une combinaison qui permette de relier les tracés ouest et est afin de répartir, de manière optimale, le trafic autour de Charleroi, après le Bultia.

Voilà où on en est. On avance, peut-être pas encore assez vite, ni à mon goût, ni au vôtre, mais nous devons respecter la législation en vigueur.

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

Mme Cornet (MR). – À entendre M. le Ministre, je constate que le Gouvernement a fait de la communication sur le sujet suite à la réunion du Gouvernement spécial consacré à la mobilité, mais qu'en ce qui concerne le tracé de la E420 et de la N5, il n'y a rien de neuf sous le soleil.

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

Mme Cornet (MR). – Ah non, excusez-moi, il n'y a absolument rien de neuf. Aux questions précédentes, auxquelles vous avez été appelé à répondre, vous m'avez répondu exactement la même chose en vous offrant le luxe en plus de me communiquer un calendrier dont je constate avec plaisir qu'il n'est aujourd'hui toujours pas respecté, puisque vous m'aviez répondu que, pour début 2007, le complément d'étude d'incidences serait commandé. On est quand même à la moitié de l'année 2007.

Aujourd'hui, j'observe que vous ne m'en avez pas donné. C'est beaucoup plus sage.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – De toute façon, à chaque fois que vous posez une question, vous faites une sortie dans la presse le lendemain en disant «*Il n'a rien dit.*»

Mme Cornet (MR). – Après avoir entendu et lu les communiqués de presse qui suivaient le Gouvernement spécial consacré à la mobilité Je craignais que vous n'ayez un peu vendu la peau de l'ours avant de l'avoir tué. Mais, je note avec intérêt que vous admettez que cette démarche est risquée dans le sens où présenter l'étude technique d'emblée alors que l'étude d'incidences n'a pas été faite, permet de toute évidence l'introduction de recours contre ce projet.

Je partage néanmoins vos idées sur le fait qu'aucun scénario ne retiendra l'unanimité et qu'il faut une sortie Sud à Charleroi.

Vous brossez sommairement la notion de «trident», à savoir que le tracé Est sera un tracé à deux bandes, que le tracé de la N5 sera réaménagé en boulevard urbain et que le tracé Ouest fera l'objet d'un tracé à quatre bandes. J'attire néanmoins votre attention sur un point : au niveau du tracé Ouest, là où vous souhaitez le relier avec le tracé Est, il existe aujourd'hui même, aux heures de pointe, des files interminables. Il faut donc s'orienter vers une solution à long terme et ne pas gaspiller les derniers publics.

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

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Onkelinx à M. Antoine, Ministre du

Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la maîtrise de l'urbanisation à proximité des établissements «SEVESO»».

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

M. Onkelinx (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, comme vous le savez, la directive européenne dite «SEVESO» oblige les États membres à maîtriser l'urbanisation autour des établissements classés SEVESO, afin de protéger la population contre les risques d'accidents majeurs.

Vous savez aussi que la transposition de la directive dans le droit wallon a été réalisée en 2002 par le Ministre Foret. Ainsi, actuellement, lorsqu'une demande de permis porte sur un bien situé à proximité soit d'un établissement SEVESO, soit d'une zone dans laquelle peuvent s'implanter des établissements SEVESO, la Commune ou le fonctionnaire délégué doit adresser une demande d'avis à la cellule RAM.

Alors que la directive européenne visait les grands projets urbanistiques, entraînant des apports de nouvelles populations autour des sites concernés, à savoir des voies de communication, les lieux fréquentés par le public et les zones d'habitation, le CWATUP ne fait pas la nuance et impose, quel que soit l'objet ou de la demande de permis, la consultation de la cellule RAM et de la DGRNE.

En d'autres termes, l'ensemble des demandes de permis introduites en Wallonie, permis d'urbanisme, permis de lotir et permis unique, doit faire l'objet d'une consultation de la cellule RAM.

De plus, le CWATUP ne définit pas ce qu'il entend par «proximité», notion qui constitue pourtant un élément fondamental pour la mise en œuvre de la consultation.

Dans la pratique, l'usage des autorités compétentes pour la délivrance des permis, l'administration régionale, etc., est de consulter la cellule RAM dès qu'un projet urbanistique est situé à moins de deux kilomètres d'un site SEVESO.

La cellule RAM, faisant une application stricte du principe de précaution, et en l'absence d'études spécifiques liées à chaque situation particulière, remet systématiquement des avis défavorables dans pratiquement tous les cas.

Rappelons au passage que ce rayon de deux kilomètres ne repose sur aucun critère scientifique. Le fonctionnaire délégué, amené à rendre un avis sur la demande de permis portant sur des actes et travaux situés dans un rayon de deux kilomètres, suit systématiquement l'avis de la cellule RAM pour éviter de voir sa responsabilité engagée en cas d'accident, ce qu'on peut tout à fait comprendre.

Quant à la Commune, elle pourrait s'écarter de l'avis de la cellule RAM et du fonctionnaire délégué en octroyant le permis, malgré tout, et en assumant seule les conséquences de cette décision d'octroi. Dans cette hypothèse, le fonctionnaire délégué introduirait sans doute un recours une fois de plus pour se couvrir. En effet, s'il n'intente pas un recours, il est censé approuver la décision de la commune, même s'il avait émis préalablement un avis négatif.

Ces «usages» ont pour conséquence un réel blocage de la situation urbanistique qui entrave les tentatives de requalification urbaine des villes industrielles. Ces difficultés, nous les rencontrons quotidiennement dans ma commune.

Monsieur le Ministre, je sais que cette problématique ne vous est pas étrangère et que le Gouvernement prépare, depuis un moment déjà, un projet de décret visant à recadrer les pratiques en la matière et, par là, à débloquent la situation.

Sachant que ce texte est très attendu, à la fois des industriels, des Communes et des particuliers candidats bâtisseurs, pouvez-vous nous donner le calendrier du Gouvernement en la matière, même si vous venez de nous répondre que vous ne le donnerez pas. Il ne s'agit pas d'une situation d'urgence, mais d'une situation d'extrême urgence.

Si je ne me trompe pas, ce projet de décret prévoit la définition de périmètres SEVESO sur base d'études réalisées par la Faculté Polytechnique de Mons. À cet égard, je dois vous avouer qu'en tant que sérésien, je nourris certaines craintes quant à la définition de ces périmètres. En effet, prendront-ils en compte les particularités des villes industrielles où, conséquence de leur passé, industries et habitats se côtoient souvent ; quand ils ne sont pas imbriqués l'un dans l'autre ?

Je pense aussi à la problématique des canalisations, qu'elles soient enterrées ou à l'air libre, qui alimentent certaines industries et qui, parfois, traversent une partie de la ville. Seront-elles couvertes par ces périmètres ?

En conclusion, Monsieur le Ministre, je plaide pour que l'on avance rapidement, mais sereinement dans ce dossier et pour qu'on trouve une solution raisonnable qui puisse concilier à la fois le développement urbanistique autour des sites SEVESO et la protection due aux populations vivant dans les zones limitrophes.

Monsieur le Ministre, je vous remercie déjà pour toutes les réponses positives que vous allez nous apporter et pour le calendrier que vous allez nous présenter, même si celui-ci risque d'être très serré, cela apaisera les Sérésiens sur leur avenir.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je m'efforcerai d'être serein à mon tour face à cette délicate question.

Tout d'abord, je voudrais vous donner deux images fortes, si vous le voulez bien, le premier témoignage me provient de Lessines où, dans un lotissement, tous les lots sont vendus sauf le treizième lot qui fait l'objet d'un refus, parce qu'il se trouve à proximité d'un site SEVESO. L'autre exemple, toujours dans la même commune, c'est le transfert dans la même rue du siège social du CPAS, passant du côté gauche au côté droit et on le refuse parce qu'il se situe à proximité du site SEVESO, mais ils y étaient déjà.

Par contre, nos amis allemands, pourtant tout aussi prudents que nous, nous ont fait visiter le site BASF de 730 hectares et qui occupe 35.000 personnes. Ce site est classé SEVESO, et pourtant il continue d'urbaniser à la sortie même du site.

À l'état actuel de la législation, le CWATUP impose, à la suite du décret du 18 juillet 2002, la consultation de la DGRNE – en particulier, la Cellule Risques d'accidents majeurs (RAM) – pour toute demande de permis dont l'objet se situe «à proximité» d'un établissement classé SEVESO. Cette notion de proximité n'a jamais été déterminée de quelque manière que ce soit, si bien que l'application de l'obligation contenue dans le Code s'est avérée particulièrement problématique. Par conséquent, la DGATLP a souhaité la consultation de la Cellule RAM pour tout permis dont l'objet est situé à moins de 2.000 mètres d'un établissement classé SEVESO. Ce souhait n'a toutefois aucune valeur puisqu'il n'a pas été exprimé sous la forme d'un document officiel.

En vue de lever le flou autour de la notion de «proximité», le Gouvernement a adopté le 26 avril 2007, en deuxième lecture et sur ma proposition, un avant-projet de décret modifiant le CWATUP. Un nouveau texte a dû être rédigé à la suite de l'avis émis par le Conseil d'État sur le texte initial. En effet, le Conseil d'État a, notamment, considéré que les périmètres SEVESO sont des plans et programmes au sens de la Directive européenne 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Le Conseil d'État n'a toutefois pas exclu que les périmètres SEVESO puissent faire l'objet de l'exonération prévue par la Directive elle-même pour les «petites zones au niveau local». Consultés sur le nouveau texte, la CRAT et le CWEDD ont tous deux admis que les périmètres SEVESO soient exonérés de l'évaluation des incidences. Actuellement, le projet de décret est soumis à l'avis du Conseil d'État qui a sollicité un délai complémentaire pour rendre son avis.

Sur le fond, le projet de décret prévoit l'instauration d'une procédure d'adoption de périmètres de précau-

tion autour des établissements susceptibles d'engendrer un accident majeur.

Chaque établissement classé SEVESO disposera d'un périmètre traçant des courbes de risques autour dudit établissement. Les périmètres ne sont qu'une représentation géographique des risques sur une carte. Suivant une grille de lecture, il sera alors possible pour l'autorité compétente en matière d'urbanisme de connaître avec précision le risque encouru en fonction de la localisation du projet.

En vue de mener à bien ce projet et en collaboration avec mon Collègue, Monsieur Lutgen, Ministre de l'Environnement, la Faculté polytechnique de Mons a été chargée de déterminer la zone de vulnérabilité autour des établissements classés SEVESO notamment sous la forme d'une cartographie.

Afin de limiter au maximum les risques de blocage à proximité des établissements SEVESO, des priorités dans l'élaboration de ces études ont été établies et sont régulièrement réévaluées, de manière à prendre en compte, d'une part, le niveau de dangerosité des différents établissements et, d'autre part, la sensibilité de leur voisinage. De manière générale, sur les critères pris en compte pour la définition des zones vulnérables (imbrication industrie et habitat, canalisations), je vous invite à interroger mon Collègue, Monsieur le Ministre Lutgen.

Pour l'heure, en matière d'urbanisme, les avis de la Cellule RAM émis dans le cadre de demandes de permis, sont fondés soit sur les conclusions de la Faculté polytechnique de Mons, d'ores et déjà disponibles, soit sur la connaissance de terrain (visites des entreprises, contrôle des substances, examen des rapports...) et l'expérience des scientifiques de la Cellule RAM. Si la consultation de la Cellule RAM est actuellement obligatoire par le CWATUP pour tout permis dont l'objet est situé «à proximité» d'un établissement classé SEVESO, l'avis émis par la Cellule RAM n'a cependant aucune valeur contraignante pour l'autorité compétente en matière d'urbanisme.

Par conséquent, le Collège communal délivrant un permis peut aujourd'hui s'écarter de l'avis de la Cellule RAM moyennant motivation. Ce n'est qu'à défaut de motivation – lorsque la motivation est erronée – que le Fonctionnaire délégué peut suspendre la décision communale. Enfin, en vertu de l'article 4, alinéa 1^{er}, 3^o du CWATUP, la consultation de la Cellule RAM est de trente jours. Passé ce délai, l'avis est réputé favorable.

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

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

M. Onkelinx (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour les précisions que vous m'avez apportées ainsi qu'à toute la population sérésienne qui est en attente de sécurité juridique. Il en va de même pour les investisseurs, il faut les rassurer et il faut qu'ils sachent qu'ils peuvent venir investir à Seraing et qu'en rachetant des immeubles, ce n'est pas de l'argent perdu d'avance.

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

QUESTIONS ORALES

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Collignon à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la nécessité de répondre aux attentes quotidiennes des personnes handicapées dans les sociétés de logement».

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

M. Collignon (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, le secteur du logement et la gestion qui l'accompagne implique souvent des aspects très divers, et souvent peu visible du grand public. Nous avons d'ailleurs, dans cette Commission, eu l'occasion de débattre à de nombreuses reprises sur les modes de gestion de fonctionnement des structures du logement public.

Je souhaiterais ici, pour ma part, me focaliser sur la question de la représentativité des personnes handicapées au sein des structures des sociétés de logement et à la prise en compte de leurs besoins par les organes de direction des SLSP.

Les débats que notre commission a tenus fin de l'année 2005 ont, entre autres, mis en avant la nécessité de revigorer les Comités consultatifs de locataires et de propriétaires au sein des SLSP.

Bien entendu, il en existait certains qui fonctionnaient, et bien même, il faut le dire !

Cependant, force est de constater que des progrès peuvent encore être réalisés. Le CCLP, comme son intitulé l'indique bien, à pour mission de représenter, de

mettre à l'ordre du jour des CA des SLSP les points qui posent problème au quotidien dans la société ainsi que, il faut le rappeler, les avis à rendre sur les programmes menés par la SLSP.

Des avancées que je salue.

Je souhaiterais attirer ici l'attention de notre commission et votre attention, Monsieur le Ministre, sur la question de la représentativité des personnes présentant un handicap quelconque. Je sais, vous pourriez tout aussi bien me dire que le CCLP a davantage à dire qu'auparavant et c'est une bonne chose, nous en conviendrons.

Je pense néanmoins que ces structures qui se veulent représentatives, qui se doivent d'être, quelque part un Kaléidoscope des locataires des SLSP, se doivent de mieux intégrer encore les attentes de ce public faible.

Je vous demande donc simplement, en ces périodes de changements et de renouvellements des instances des SLSP, de mieux tenir compte de leurs besoins.

Bien sûr, les nouveaux programmes intègrent le plus souvent des normes d'accessibilité, ce qui a un impact bénéfique sur le bien-être au quotidien.

Ma demande porte surtout sur l'ouverture des responsables des SLSP à l'égard des demandes liées à la gestion quotidienne de la société, à la mobilité, aux services qu'elle rend en interne.

Pouvez-vous aussi nous dire, sur un plan plus global, si pareille réflexion se retrouvera au sein du Contrat de gestion à venir de la SWL ?

Je vous sais sensible aux attentes des personnes handicapées et je ne doute pas des réponses précises que vous nous apporterez.

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. Collignon de me poser cette question concernant les personnes à mobilité réduite, cela me tient particulièrement à cœur, car généralement elles ont beaucoup moins de choix et de chance que nous, qui sommes totalement valides.

En ce qui concerne le logement, rappelons que les sociétés de logement ne sont pas exemptées de la délivrance du permis et que, dans certains cas, les dossiers sont soumis à la CCATM, dans lequel, une personne à mobilité réduite est souvent reprise.

Maintenant, j'en viens à quatre particularités du logement relatives avec les PMR.

Dans la création des 2.000 logements, nous avons prévu deux ou trois particularités. D'une part, en ce qui concerne les petits logements, nous avons 47 % des logements qui sont sous-occupés et donc nous manquons de petits logements. D'autre part, nous voulons favoriser le cologement. Et, enfin, nous souhaitons réserver le rez-de-chaussée pour les PMR. Ce qui ne veut pas dire qu'il sera obligatoirement occupé par des personnes à mobilité réduite, mais l'aménagement des lieux doit le permettre.

En ce qui concerne l'accueil des locataires, et singulièrement des personnes à mobilité réduite. Je vous confirme bel et bien que le Contrat de gestion établi entre la Société wallonne du Logement et les sociétés locales, prévoit le devoir d'accueil et d'information de ce public-cible.

Au sujet de l'information. Je vous rappelle que le département du logement subventionne le site Internet qui a été créé par l'Association nationale pour le logement des personnes handicapées, la NLH, et le site Accesloc qui permet à toute personne à handicapée de vérifier la banque de données. Donc, ce sont deux éléments d'information que nous finançons chaque année.

Pour ce qui est de la défense des droits de ces personnes. Je vous rappelle qu'en juin 2008, il y aura des élections. Nous sommes en train de définir l'avant-projet d'arrêté qui va organiser l'élection avec l'aide de la Société wallonne de logement, les CCLP, les locataires et propriétaires. Nous allons mettre en œuvre un battage d'informations pour que les locataires participent aux élections. Je vous rappelle que, lors des précédentes élections, il n'y avait que 47 sociétés qui avaient participé, ce qui était insuffisant par rapport au nombre. Nous espérons, améliorer le score et nous ne manquerons pas d'attirer l'attention des sociétés concernées sur la nécessité, à travers ces comités consultatifs des locataires et des propriétaires afin de veiller à la représentation des personnes à mobilité réduite. Ce qui ne veut pas dire qu'ils auront chacun un siège au conseil d'administration, mais soit directement, soit plus indirectement, ils pourront être représentés au sein du conseil d'administration.

Je vous rappelle que le Gouvernement a dégagé 25 millions d'euros pour l'aménagement des abords : escaliers, ascenseurs, sécurité des abords et notamment dans ces crédits, on doit intégrer la problématique de l'accès des personnes à mobilité réduite.

Je dirais que progressivement, nous sommes en train de rencontrer leurs attentes, même si j'ai bien conscience que la question n'est pas simple. Pour une simple raison, il n'y a pas que les personnes, *stricto sensu*, handicapées. En effet, une grande partie des locataires sont des personnes de plus en plus âgées. Ce qui veut dire qu'elles sont entrées «valides», sans grande difficulté de mobilité, mais au fur et à mesure des années, elles sont de moins en moins valides et

mobiles. Donc il faut adapter les bâtiments à leur réalité. D'où cette enveloppe budgétaire, et je remercie les Collègues du Gouvernement de me l'avoir accordée.

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

M. Collignon (PS). – Je remercie le Ministre pour ces réponses. Je crois qu'il faut attendre les mesures précises dans le cadre du Contrat de gestion de la Société Wallonne du Logement. Il faudra penser à un dispositif qui leur permettrait une représentativité effective ou, s'il n'y a pas le cadre, de créer un organe.

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Collignon à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial sur «le transport en commun en Wallonie et le stationnement des voitures dans les parkings de la SNCB».

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

M. Collignon (PS). – Monsieur le Ministre, Récemment, il a été question des points vélos et de leur absence ou de leur présence espérée dans les gares de Wallonie.

Il est évident que cette démarche doit s'inscrire dans une réflexion plus large sur la mobilité en Wallonie et entre les Régions du pays.

Si la SRWT et les TEC peuvent être associés à la mise en place de ce volet du réseau, il est un aspect non négligeable qu'il me semble utile d'aborder si on veut garantir la cohérence de la politique de mobilité. Car c'est souvent l'adjonction de différents moyens de déplacement (en commun ou non) qui, par la complémentarité, doit rendre ces déplacements plus confortables, plus économiques, et surtout plus fluides et efficaces.

À cet effet, il convient donc impérativement de maximiser la cohérence des démarches.

Et même si la combinaison du vélo et du train peut être complémentaire et permettre à des personnes se rendant pour diverses raisons vers des lieux qui ne sont pas nécessairement proches d'une gare, et donc inciter une partie des automobilistes de moins utiliser leur véhicule, qu'en est-il de la problématique des parkings autour des gares de la SNCB ?

Il apparaît que suivant les gares, en Wallonie, stationner sur un parking de la SNCB est tantôt payant, tantôt gratuit. Il y a donc là une différence de traitement entre les usagers et par-là un facteur favorisant ou freinant l'usage des transports en commun suivant son lieu de résidence.

Nombreux d'ailleurs sont ceux qui regrettent cet état de fait et la gratuité du stationnement automobile serait sans contexte un incitant utile à emprunter les transports en commun combinés. Il ne serait pas non plus inutile d'augmenter aussi par endroits la capacité d'accueil de ces parkings.

Alors la cohérence doit exister non seulement entre les Régions, mais aussi à l'intérieur même de la Wallonie.

Dès lors, Monsieur le Ministre, j'aimerais que vous puissiez sensibiliser la SNCB, dans le cadre de vos discussions avec celle-ci, à cette problématique, au nom de l'efficacité et de la cohérence des transports en commun en Wallonie.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je crois que vous avez raison, Monsieur Collignon, il faut qu'il y ait une bonne compréhension mutuelle des différents modes de transport, et un grand confort pour passer de l'un à l'autre.

Évidemment, la compétence de la SNCB est typiquement fédérale, encore que nous, Wallons, comme les Bruxellois, nous rôdons autour de la compétence puisque nous sommes intervenus dans le préfinancement de trois grands projets : le *Park and Ride* de Louvain-la-Neuve qui contient 2.800 places et qui a coûté 60 millions. Ce parking permet de basculer de la voiture vers le train à partir de l'E411 à hauteur de Louvain-la-Neuve, sachant qu'à Louvain-la-Neuve, nous avons, les premiers signes des embouteillages de Bruxelles.

L'idée étant de convaincre l'automobiliste, souvent seul, de prendre le train et 18 minutes plus tard, il y est, plutôt que de garder sa voiture et d'être dans les encombrements pendant plus d'une heure et encore devoir payer un parking à Bruxelles.

La SNCB, dans son contrat de gestion avec le Gouvernement fédéral, a retenu un certain nombre de gares pilotes, dans lesquelles il y a la gratuité du parking. Ce qui explique cette image un peu contrastée : dans telle gare, on ne paye pas le parking et dans telle autre, on le paye. C'est une initiative de la SNCB, sur une dizaine de gares réparties correctement entre la Wallonie et la Flandre. Je n'ai pas encore le rapport d'évaluation de la SNCB sur les résultats de l'expérience pilote. On me l'a promis et dès que je l'aurai, je ne manquerai pas de vous la communiquer.

En ce qui concerne les crédits d'intermodalité que vous connaissez bien, Monsieur Collignon, puisque vous avez suivi, il y a plusieurs années, les travaux de la SRWT. Il s'agit du croisement entre le bus et le train. Nous pouvons prévoir des aménagements à la fois de gare d'autobus et de parking. Nous avons réalisé des dossiers exemplaires, je pense à Ottignies ou à Louvain-la-Neuve, dans lesquels nous avons complètement réaménagé à la fois un parking et une gare de bus, mais il en existe ailleurs, dans le Hainaut comme à Liège. Il y a presque 12 millions d'euros de crédit qui sont réservés à des aménagements intermodaux : voitures, bus, train.

Enfin, l'administration des TEC me demande de vous dire que la priorité doit être réservée aux bus. Celui qui doit arriver au plus près de la gare, c'est le bus. Souvent, les gares de bus consomment assez bien d'espace, puisqu'il faut des quais bien identifiés.

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

Tout d'abord, cela prend du temps, nous votons un décret, mais après il faut que chacun en prenne connaissance et en tire tout l'avantage.

Aujourd'hui, du côté de la SNCB Wallonie on a plus de 6.000 hectares autour des gares. On considère que, dans ces 6.000 hectares, il y en a à peu près 3.500 qui sont concernés par les zones blanches. Dans ces zones, soit les trains passent toujours, mais il requiert moins de voies que par le passé et donc il libère un certain nombre de terrains, de parcelles de l'assiette ferroviaire. À l'inverse, dans certaines gares, il n'y a plus de trains, il n'y a plus que des bus et il faut réaménager le site.

Attardons-nous, si vous le voulez bien, sur le premier aspect. Ce que j'ai indiqué à la SNCB, c'est que c'était l'occasion pour nos bus, d'être les premiers sur la liste. Comment faisons-nous pour bien réaménager bus-train ? Au-delà du bus, on pourrait, dans certaines gares, revoir les emplacements de stationnement, pour les rendre à la fois plus attractifs et plus sécurisés parce que dans certains endroits, les parkings sont davantage sauvages qu'organisés.

En matière de permis pour le RER. J'ai donné les permis pour la ligne. Par contre, ils ne sont pas réglés pour les gares. Si j'avais dû les régler en même temps, probablement que les travaux n'auraient pas commencé. Et puis, l'un n'empêche pas l'autre. Nous allons devoir réaménager les gares et leurs emplacements de parking. Ce sont des questions extrêmement importantes, d'autant qu'il nous faut comptabiliser non seulement les bus existants mais à l'avenir, les bus locaux, qui apporteront des éléments de rabattement complémentaires.

Tout cela pour vous dire, Monsieur Collignon, que je suis extrêmement attentif à l'aspect parking ; il nous en

faut et il nous en manque. Ce n'est pas toujours facile d'en recréer, alors autant profiter d'abord de l'espace que la SNCB va nous rendre.

Dernier point, je vous confirme l'accord sur le ticket commun, à travers le renouvellement des logiciels, dans toutes les sociétés, puisqu'il y a une coïncidence de calendrier, et tant mieux. On commencera d'ailleurs par la STIB. La carte, qui sera une carte *multipass*, permettra non seulement de payer le bus, le métro, le train, mais également, le cas échéant, le parking. Ou en tout cas donner l'accès au parking. Nous l'avons intégré de façon, qu'avec un même titre de transport, même si les tarifs sont différents, vous allez pouvoir acquitter tous les modes de transport, y compris le parking.

Je crois que nous allons dans la bonne direction.

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

M. Collignon (PS). – Je remercie M. le Ministre pour l'ensemble des informations importantes qu'il vient de me livrer.

Je tiens à attirer son attention sur la nécessité de distinguer une zone urbaine ou semi-urbaine d'une zone rurale. Je pense qu'en la zone rurale, il y a un intérêt manifeste à ce que dans la ville la plus proche, on puisse trouver un parking qui soit sécurisé et gratuit.

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Collignon à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la problématique liée à la surveillance des aéroports».

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

M. Collignon (PS). – Je vous avais interpellé en date du 9 janvier 2006 sur la problématique liée à l'engagement de surveillants d'aéroport et plus particulièrement concernant le sort des 344 personnes qui avaient satisfait au concours de recrutement organisé par le SELOR pour le métier de «surveillants d'aéroport».

En effet, 40 postes de ce type avaient été annoncés vacants par le Gouvernement wallon et plusieurs emplois y étaient occupés par du personnel intérimaire. Cette situation soutenait à une privatisation du secteur public.

À l'époque, vous nous faisiez état que cet examen avait été contesté devant le Conseil d'État et que vous vous

engagiez à rechercher la solution la plus adéquate en la matière en vous basant notamment sur les résultats d'une enquête, demandée à votre initiative, sur la gestion des sites aéroportuaires wallons. Qu'en est-il de ce recours ?

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

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

Rappelons qu'un seul lauréat de cet examen a été affecté à un poste vacant et que plusieurs autres lauréats classés en ordre utile n'ont, à ce jour, toujours pas été consultés.

À ce titre, Monsieur le Ministre pourrait-il m'informer sur les conclusions de ces deux dossiers ?

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

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

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour répondre très directement à M. Collignon, nos aéroports se développent remarquablement bien, c'est un des meilleurs facteurs du développement économique. Regardez les perspectives attendues pour Charleroi, avec Ryanair, Jet4You et d'autres. Mais, ils ont besoin de sécurité.

Le Gouvernement précédent avait pris deux décisions qui, à mes yeux, ne sont pas très complémentaires. D'une part, M. Michel avait décidé d'organiser l'examen dont vous avez fait mention. De l'autre part, M. Kubla avait pris l'option pour l'unicité de gestion, c'est-à-dire de confier l'ensemble des missions essentielles de sécurité aux deux gestionnaires de l'aéroport qui réclame, à l'instar de la plupart des pays européens, le contrôle et la maîtrise pratique, quotidienne de la sécurité, les normes étant vérifiées par des inspecteurs du Ministère, en l'occurrence ici, de l'Équipement et des Travaux.

Nous avons donc deux décisions contradictoires. L'examen du Conseil d'État de M. Michel a effectivement donné lieu à un recours devant le Conseil d'État, qui est toujours pendant et dont je ne connais pas l'issue.

Qu'avons-nous fait au Gouvernement pour y voir plus clair face à la double décision du Gouvernement précédent et face à la demande des gestionnaires, et des plaintes des voyageurs à l'égard du comportement de certains contrôleurs de sécurité ? Ainsi face à la légitime inquiétude des syndicats, nous avons alors commandité une étude à un consultant international pour que l'on puisse vérifier comment cela se passe ailleurs. À l'exception du Luxembourg, qui connaît encore la présence de fonctionnaires, sur l'ensemble des aéroports en Europe, la sécurité et le contrôle effectif relèvent de la compétence des agents qui dépendent ou qui relèvent directement de la société qui exploite l'aéroport.

Les conclusions de cette étude ont été présentées au Gouvernement wallon le 24 mai 2006. Elles ont par ailleurs été exposées à la Commission des Transports du Parlement, le 19 juin 2006.

Pour rappel toujours, en ce qui concerne spécifiquement la problématique qui vous intéresse, le consultant, Arthur D. Little, a conclu que le mode de gestion optimal – et qui est par ailleurs celui constaté dans la majorité des aéroports régionaux européens – est basé sur le transfert, aux sociétés de gestion, de l'exécution des tâches opérationnelles de sûreté.

En ce qui me concerne, je suis intimement convaincu du bien-fondé de l'unicité de gestion. Les sociétés d'exploitation doivent en effet disposer de la maîtrise complète des aspects opérationnels de la gestion des aéroports, afin de pouvoir exploiter de manière optimale ces importants outils économiques régionaux et ce, à l'instar du transfert aux sociétés de gestion de la fixation des redevances aéroportuaires dans le cadre du décret RESA.

Prenant acte des conclusions de l'étude stratégique, le Gouvernement wallon a décidé, lors de sa séance du 24 mai 2006, de me charger, en concertation avec mes Collègues du Budget, de l'Équipement et de la Fonction publique, ainsi qu'avec le Ministre-Président, d'analyser les possibilités d'alignement de l'organisation du secteur aéroportuaire wallon sur le principe de l'unicité de gestion.

Un manager de projet travaille actuellement sur ce dossier. Il a dressé, en collaboration avec la Direction Générale des Transports du MET, le listing de l'ensemble des tâches réalisées par les agents du MET en matière de sûreté aéroportuaire.

Il a également déterminé, en collaboration avec le MET et les sociétés de gestions, les tâches qui pourraient être transférées à ces dernières, et l'identification des budgets corrélatifs.

Le résultat de ses réflexions est en cours d'examen par groupe de travail *ad hoc*, dont la constitution a été décidée par le Gouvernement wallon. Mon intention est qu'un rapport à ce sujet soit déposé au Gouvernement wallon dans les prochains mois.

Dans l'intervalle, le Gouvernement wallon a décidé, le 24 mai 2006, qu'afin de ne pas accentuer la problématique du reclassement éventuel des agents statutaires et contractuels du MET, la réserve de recrutement constituée à l'issue de l'examen de surveillants d'aéroports, ne serait pas activée. Quant au recours contre l'examen, la procédure devant le Conseil d'État est toujours pendante.

Les besoins futurs en matière de sûreté aéroportuaire sont par conséquent rencontrés par le recours à un prestataire privé de services.

Voilà où nous en sommes, de manière transitoire, mais vous voyez l'objectif qui est le nôtre. J'insiste bien : dans le cadre d'une concertation mature avec les syndicats concernés.

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

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

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Petitjean à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'action auprès du tribunal de Namur de Jet4You».

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

M. Petitjean (FN). – Le Ministère des Transports belges a octroyé à la compagnie Jet4You une ouverture de ligne Casablanca-Charleroi-Liège-Casablanca.

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

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

Aujourd'hui JET4You opère avec trois avions et n'occupe que 30 personnes mais envisage de gonfler

sa flotte et de multiplier ses vols sur Charleroi. Aussi son action en justice semble démesurée en réclamant 3,3 millions d'euros, alors que son chiffre d'affaires de l'année 2006 est en dessous des 20 millions d'euros.

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

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

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

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je confirme que si j'avais été consulté préalablement au sujet de la décision de l'Administration fédérale de l'Aéronautique, qui a octroyé à la Compagnie Jet4You des droits de trafic, j'aurais bien évidemment manifesté sans attendre mon désaccord.

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

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

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

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

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

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

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

M. Petitjean (FN). – Tout d’abord, il s’agit d’un appel à capitaux. Ils veulent porter leur flotte à dix appareils et l’épicentre de l’Europe serait l’aéroport de Charleroi. Il faut être très attentif au niveau de la direction de l’aéroport et il faut bien préciser dans le cahier de charges, quelles sont leurs obligations, notamment au niveau du *catering* et des surtaxes qu’ils appliquent parfois.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En ce qui concerne les surtaxes, c’est toujours plus cher quand vous réservez sans passer par Internet. Certaines compagnies privilégient les réservations par Internet, puisqu’il n’y a quasiment pas de contacts humains, ce qui est une économie substantielle. Vous avez simplement une communication par mail.

M. Petitjean (FN). – Pour ce qui est des lignes envisagées au départ de Charleroi, il s’agirait d’après le journal, de Charleroi-Marrakech et Charleroi-Tanger. Ce seraient même des vols journaliers.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Oui, ils ont de très grands projets de développement à Charleroi. C’est d’ailleurs tout le paradoxe de la situation.

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

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial sur «le refus d’offre de logements sociaux».

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

M. Stoffels (PS). – Lors d’une discussion sur la politique en matière de logement, je m’aperçois que bon nombre de candidats demandeurs pour un logement social refusent d’accepter une offre concrète qui leur est faite par une SLSP. À titre d’exemple, il paraît que sur 58 candidats chez Nosbau, à qui, dans un passé récent, une offre a été faite, il y en a 26 qui ont refusé. Leur demande est, par conséquent, annulée mais ils peuvent se réinscrire et commenceront le parcours à nouveau *ab initio*, avec des délais d’attente que nous connaissons.

Quel est l’état de la question dans les 74 SLSP ? Quel est le taux de refus ? Quel est le taux de réinscriptions, si les données existent ?

Les motifs pour refuser varient depuis l’inadéquation du logement en fonction de la situation familiale

jusqu’à sa localisation, nécessitant parfois l’existence d’une deuxième voiture. Il ne m’appartient pas de juger le bien-fondé des refus, mais d’en prendre connaissance à l’heure actuelle pour déduire si l’offre en logements publics est en bonne adéquation avec la demande.

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

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J’aurais voulu être très agréable à M. Stoffels, en lui communiquant les statistiques, malheureusement nous ne les connaissons pas. Il n’y a pas d’inventaire, ni par société, ni une globalisation du nombre de radiations et encore moins de la motivation, parce qu’elle est très aléatoire, d’un cas à l’autre.

Tout cela nous renvoie à la nécessité d’éclaircir le nombre de candidatures. On le sait, qu’il n’est pas rare, c’est même quasiment la règle, de voir des personnes s’inscrire auprès de plusieurs sociétés, pour être sûr, un jour ou l’autre, d’obtenir un logement. Dès lors que nous aurons pour la rentrée, les formulaires uniques, on va enfin pouvoir connaître le nombre exact de demandeurs.

Ensuite, nous serons extrêmement attentifs à la nature du formulaire et la manière avec laquelle il sera rempli, parce que cela peut conditionner ou non des refus par les personnes concernées. Je m’explique. Nous avons des situations extrêmement contrastées. On a des candidatures introduites dans des situations d’urgences : par exemple, séparation conjugale. Il arrive parfois que cette situation se résolve toute seule, soit le couple se remet ensemble soit l’un des deux va vivre avec une autre personne et dès lors, sa demande n’est plus aussi indispensable, ou parce que le règlement de la garde d’enfant a entraîné des modifications dans la demande.

Il arrive aussi que la personne refuse de vivre dans tel quartier. Ce sont souvent des considérations objectives et subjectives. Objectives, parce que les moyens de communication sont insuffisants ; subjectives, parce que le quartier a mauvaise réputation ou parce que la personne désire se rapprocher de ses connaissances. Je rappelle que le droit au logement est un droit que je veux respecter, conformément à l’article 23, mais ce n’est pas «le droit au logement que j’ai choisi». De la même manière, à côté du droit, il y a des devoirs que nous devons rappeler.

J’ai demandé à la Société wallonne du Logement, un rapport plus global, parce que les situations sont contras-

tées dans la nature. Ce qui est vrai, c'est que la règle, lors d'un refus d'un logement, c'est la radiation. Il faut pouvoir faire la distinction entre celles et ceux qui ont vraiment besoin d'un logement et celles et ceux qui n'en veulent pas ou qui n'en veulent qu'à telle ou telle condition. Ceci dit, il arrive fréquemment que les sociétés comprennent le refus et la personne conserve alors pleinement ses droits.

Votre démarche est d'autant plus importante, Monsieur Stoffels, qu'à l'avenir, nous allons, dans la répartition des points, attribuer davantage de points à l'ancienneté. Nous devons être extrêmement attentifs à ne pas primer des personnes qui auraient refusé, pour de mauvaises raisons, à plusieurs reprises. Il faudra en tenir compte. Je n'ai pas manqué, suite à votre question, d'attirer l'attention de la Société wallonne du Logement en la matière.

Je rappelle que 80 % de nos locataires sont des locataires sociaux et ont des difficultés à payer un loyer. Nous considérons que 50 % d'entre eux, moyennant les dispositions fiscales et l'abaissement des taux d'intérêt, pourraient y accéder. Je crois que c'est un objectif relativement ambitieux que nous avons sauvegardé. Par ailleurs, je pense que le public doit rester présent, dans la construction, l'aménagement et l'offre de logements et ne pas uniquement le laisser au privé.

On a fait des approches avec des grands groupes privés, notamment pour le *factoring*, et on a eu des approches avec différents milieux bancaires, mais la politique sociale va être mécanique. Nous ne devons pas avoir peur de rappeler aux locataires qu'ils doivent payer leur loyer. J'ai encore eu une dame, lors d'une réunion qui m'a expliqué qu'elle avait reçu un rappel de «Notre Maison», après 24 mois de loyer impayé.

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

M. Stoffels (PS). – Je peux partager l'objectif selon lequel le secteur public doit avoir une présence certaine en matière de politique de logement et qu'il doit y avoir une certaine quantité de logements publics disponibles afin d'éviter des dérives.

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

M. Stoffels (PS). – Je peux comprendre qu'à l'heure actuelle, il n'y ait pas de statistiques, ni de rapport, mais cela ne m'empêche pas d'espérer qu'à l'avenir, un tel rapport puisse exister. Vous pourriez demander à la SWL de mettre en forme un tel rapport pour la fin de l'année, ce qui permettrait d'une part d'évaluer plus précisément la demande en matière de logement social et, d'autre part, de voir si l'offre que nous mettons à disposition de l'ensemble des demandeurs est une offre

qui soit en bonne adéquation avec la demande telle qu'elle est formulée par l'ensemble des demandeurs. La Région wallonne parfois besoin de petits, de moyens et aussi de grands logements, ce sont des arguments, tout comme la salubrité et la sécurité qui poussent certains à accepter ou à refuser une offre qui leur est faite.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je voudrais vous apporter un dernier élément qualitatif : 47 % de nos logements sont sous-occupés, ce qui est énorme. On a un réel besoin de petits logements.

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question de Mme Colicis à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le problème de la part détenue par la commune d'Ham-sur-Heure dans le capital de la SCRL «la Carolorégienne»».

La parole est à Mme Colicis pour poser sa question.

Mme Colicis (PS). – Le capital de la Carolorégienne compte 37.760 parts, dont une est détenue par la commune de Ham-sur-Heure Nalines.

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

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

La détention d'une part dans le capital de la Carolorégienne par la commune d'Ham-sur-Heure est un héritage du passé qui est devenu aujourd'hui contraire à la volonté du législateur.

En effet, les articles 98 et 141 du Code wallon du Logement font référence à un programme global d'implantation des sociétés de logement. Ce programme a notamment pour but d'assurer une répartition géographique cohérente des sociétés de logement de service public qui garantisse que le territoire de chaque commune soit couvert par une société de logement.

Le gouvernement wallon a publié ce «programme de remembrement des sociétés de logement de service public locatives» au *Moniteur belge* du 13 novembre 2001 et la commune d'Ham-sur-Heure - Nalinnes y est attachée à la société de logement «Le foyer de la Haute Sambre».

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

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

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

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, la situation que décrit Mme Colicis est ubuesque et incroyable. On pourrait la transmettre sur une émission «Incroyable, mais vrai».

En effet, la commune d'Ham-sur-Heure détient une part pour un montant de 49 cent, pour bien situer l'ampleur du dossier. Elle n'a jamais manifesté le moindre intérêt pour la Carolorégienne, n'a jamais introduit le moindre dossier de construction ou d'aménagement sur sa commune.

Encore mieux même, je rappelle que la décision du Gouvernement précédent paru au *Moniteur belge* du 13 novembre 2001, a inclus la commune de Ham-sur-Heure/Nalinnes dans la SLSP «le Foyer de la Haute-Sambre». Donc, elle fait partie d'une autre société avec laquelle elle entretient des bonnes relations et elle doit y entrer de nombreux projets.

Elle ne s'est plus du tout manifestée à l'égard de la Carolorégienne jusqu'au jour où il a fallu désigner des administrateurs. À ce moment-là, la commune de Ham-sur-Heure/Nalinnes s'est rendu compte qu'elle détenait 49 cent et que, dès lors, elle pouvait envoyer un administrateur qui bien évidemment n'aurait aucun projet à défendre, sinon peut-être celui d'un pavillon politique mais je crois que vous et moi, nous voulons nous émanciper de cette curieuse pratique.

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

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

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

Je tiens à attirer l'attention sur le fait que l'exclusion ou la désaffiliation de toute sociétaire doit se dérouler dans les 6 premiers mois de l'approbation des comptes annuels pour autant que ce remboursement ne porte pas atteinte à la situation financière de la société ou n'entame pas la part fixe du capital. Si tel était le cas, le remboursement serait postposé de 6 mois, sans intérêt jusqu'alors. Les paiements se font, le cas échéant, par ordre d'exclusion. (Article 18 § 3 des statuts de la société).

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

Mme Colicis (PS). – Vous savez que la Carolorégienne va mieux, même si elle ne va pas extraordinairement bien, mais on se serait bien passé d'un imbroglio comme celui-là. J'ai bien noté ce que vous me dites et je l'ai inscrit à l'ordre du jour de l'assemblée générale annuelle du 12 juin. On votera aussi sur les comptes annuels ce jour-là. Ce sera ma dernière assemblée générale à la Carolorégienne.

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

Mme Colicis (PS). – Oui, c'est le cdH qui va s'en occuper. Donc, je vous la confie avec amour.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je n'y suis pour rien, vous savez.

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

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

des Transports et du Développement territorial, sur «la simplification des procédures nécessaires à l'octroi de primes à l'énergie pour les particuliers, notamment celles visant les constructions en bois - Précisions».

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

M. Calet (PS). – Monsieur le Ministre, lors de notre précédente réunion sur la simplification des procédures nécessaires à l'octroi des primes à l'énergie pour les particuliers, notamment celle visant les constructions en bois, une réponse a été fournie, mais j'aimerais avoir des précisions complémentaires par rapport à cette réponse.

Monsieur le Ministre, vous avez été récemment sollicité par les médias lors du Salon du Bois et Habitat et vous annoncez une certaine lourdeur dans l'octroi des primes pour les constructions, notamment en bois, lourdeurs qui pouvaient évidemment décourager certains candidats à ces primes.

Afin de modifier cet état de fait, vous vous engagez, lors de cet entretien, à simplifier de manière significative les procédures actuellement en vigueur, justement pour bénéficier d'éventuels prêts.

La question est la suivante : quelles mesures souhaitez-vous prendre pour la simplifier en termes d'objectif ? Quel délai pour octroyer cette prime ? Une date est-elle fixée pour l'application de ces nouvelles mesures ? Éventuellement, d'autres primes sont-elles visées concernant les économies d'énergie dont on sait bien sûr que c'est un élément parmi tant d'autres qui concerne le respect de l'environnement et la lutte contre les effets de serre.

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

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

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

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

Nous avons eu un succès important avec ces différentes primes. Aujourd'hui, nous en sommes à 33.000 dossiers. Il est vrai que nous avons été quelque peu débordés. Des mesures ont été prises.

En effet, un arrêté ministériel est entré en vigueur le 31 janvier 2007. Il avait été au préalable soumis pour approbation au Gouvernement ainsi qu'au Conseil d'État qui avait remis un avis favorable. Cet arrêté ministériel prévoit la nouvelle procédure suivante.

D'une part, l'administration a 90 jours ouvrables (délai prenant cours le lendemain de la réception du dossier par l'administration) pour statuer sur une demande de prime énergie ou le cas échéant demander des compléments d'information (auquel cas le demandeur dispose de 30 jours ouvrables pour notifier ces informations ; le délai des 90 jours est alors suspendu).

Si ce délai est dépassé, la demande est réputée acceptée et l'administration doit procéder à la mise en liquidation du dossier.

Cependant, l'arrêté prévoit aussi que l'administration a la possibilité, dans un délai de trois ans suivant l'octroi, de vérifier la conformité des dossiers liquidés dans le cadre d'un dépassement du délai de 90 jours.

D'autre part, à partir du 31 janvier 2007, la preuve de paiement des factures ne doit plus être jointe à la demande de prime.

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

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

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

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

Nous sommes à l'avènement de prêts sociaux énergétiques. Le Gouvernement a approuvé cette formule, nous en sommes à la modélisation mathématique.

Toutefois, je plaide pour qu'on puisse amortir ces montants d'un point de vue fiscal sur plusieurs années. J'ai plaidé pour cette formule auprès du Ministre Reyniers et auprès de tous les Partis démocratiques.

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

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

M. Calet (PS). – Je remercie M. le Ministre pour la qualité de sa réponse et surtout pour le côté très positif que ce type de primes peut générer. Il est vrai qu'elles sont bien intégrées dans la vie du citoyen. À partir du moment où quelqu'un sait qu'il fait une rénovation liée à la qualité de l'énergie consommée, automatiquement le citoyen essaye de voir s'il n'y a pas une prime et c'est une excellente chose. Des campagnes de promotion ont été organisées, mais elles sont intégrées dans la vie de nos citoyens.

M. le Président. – Les questions orales de Mme Defalque sur «les petits permis» et sur le «régime de la déclaration urbanistique préalable» sont transformées en questions écrites.

Puis-je demander à Mme Bidoul de présider la commission, l'espace d'un instant, le temps que M. Stoffels nous rejoigne.

*(Mme Bidoul, Commissaire,
prend place au fauteuil présidentiel.)*

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

Mme la Présidente. – 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 Cellule Espace».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, Voici près de deux ans, vous avez décidé de mettre en place une cellule spécifique en vue de travailler sur les grands travaux d'aménagement du territoire.

On sait que le dessaisissement de l'administration de toute une série de travaux au profit de cette cellule a fait couler beaucoup d'encre. Beaucoup d'observateurs constatent qu'elle fait double emploi avec l'administration.

Le 3 mai dernier, en réponse à mon interpellation sur le CWATUP, vous stipuliez : «la cellule de développement territoriale est saturée».

Monsieur le Ministre peut-il préciser son propos et dresser l'état précis de la situation ?

En effet, à la lecture de l'ordre du jour du Gouvernement du 10 mai, mon attention a été attirée par le

point suivant : «Extensions des missions de la Cellule de développement territorial».

Quelle est la portée de ce point ? Quelles nouvelles missions sont visées ?

À l'analyse, vos propos du 3 mai dernier sont contredits par le point du Gouvernement du 10 mai. En d'autres mots, cette cellule est-elle réellement saturée ? Si tel est le cas, pour quelles raisons étendre encore ses missions ?

Enfin, plus fondamentalement, Monsieur le Ministre a-t-il une ligne de conduite au sujet de cette cellule ? Que veut-il établir en la matière ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Madame la Présidente, je remercie M. Borsus de me poser cette question, cela me permet de nuancer ou de préciser le mot «saturation». La Cellule du Développement territorial, qui a été créée le 21 septembre 2006, ne connaît qu'un seul problème, c'est la constitution de sa cellule.

Quand j'entends que M. Kubla parle d'«extension du Cabinet». Tout cela est rigoureusement faux. Si cela avait été une extension de Cabinet, elle serait localisée à la rue d'Harscamps et il y a longtemps que la cellule serait constituée.

À la différence de la cellule de M. Kubla sur les restructurations d'entreprises qui a été créée en son sein et dont les recrutements étaient politiques puisque le principal intéressé est devenu bourgmestre de Braine-l'Alleud. On est bien loin de ce modèle-là et je le regrette pratiquement.

Si c'était à recommencer, je l'aurais fait de manière différente, on aurait pu recruter le personnel beaucoup plus vite. Nous avons été soumis aux règles de la Fonction publique qui fait que nous devons chaque fois faire un appel à l'ensemble des fonctionnaires concernés, de voir qui est intéressé, de voir s'il a les conditions, les capacités, les aptitudes et c'est en cela que j'indiquais que le rythme de la constitution de la Cellule a pris beaucoup de temps et n'a pas permis d'aller aussi vite dans la gestion des dossiers.

D'ailleurs, le 19 avril, le Gouvernement wallon a choisi deux personnes qui s'étaient portées volontaires parmi la Fonction publique et qui, après vérification, audition, remplissent parfaitement les conditions et au moment où elles doivent venir signer leur contrat, l'une et l'autre renoncent à l'emploi.

Nous allons dès lors relancer un nouvel appel à candidature.

Pour le reste, la cellule fonctionne bien, elle est en plein rythme de croisière. Je rappelle à M. Borsus qu'elle s'est vue confier la gestion et le développement des deux aéroports, de l'E420 et de la RN54 dont on parlait tout à l'heure avec Mme Cornet, les deux zones économiques du RER, preuve s'il en est qu'elle travaille puisque ces dossiers sont passés en première lecture au Gouvernement, Braine-Alliance et Chaumont-la-Neuve, la dorsale ferroviaire wallonne entre Mons et Rhisnes, le circuit à Dour et Thullin et effectivement, on y a ajouté le centre de glisse à Antoing-Péruwelz pour lequel il faut prévoir l'élaboration d'un plan communal d'aménagement pour reprendre à la fois la zone de loisirs et la zone de parc de plus de cinq hectares, ce qui ne constitue pas un travail extrêmement important en plus pour la cellule, d'autant qu'avec les deux renforts qui devraient arriver, cela ne devrait pas poser trop de problème en la matière.

On peut juste dire que les procédures de fonction publique sont désespérément lentes. Je pense qu'il faudra quand même trouver d'autres solutions pour rencontrer la légitime attente des Wallons sur des dossiers prioritaires.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Vous comprenez bien notre perplexité. J'ai entendu si souvent votre Collègue, le Ministre Courard, critiquer et décrier l'administration comme un véritable gruyère, je l'entends encore dire qu'il voulait accélérer les processus.

Nous sommes à la moitié de la législature, et dans un processus comme celui-ci, on met d'abord en œuvre des mutations internes à la Région wallonne dans un premier temps, avant le recrutement.

Mon inquiétude est qu'un certain nombre d'autres développements sont attendus en termes d'aménagement du territoire, dont la mise en œuvre des futures zones d'activités économiques, les nombreux hectares que l'on souhaite offrir à l'activité économique pour répondre au manque criant que l'on constate aujourd'hui et à propos duquel chacun convient du constat. Tout cela va devoir être géré aussi au niveau de l'administration régionale ou, de façon générale, au niveau des interlocuteurs régionaux.

Des dossiers prioritaires ont été prélevés de l'arriéré de l'administration, mais il reste encore une masse considérable de dossiers. Il reste des dizaines et des dizaines de plans communaux de l'aménagement, par exemple, des outils en termes d'aménagement du territoire, des schémas de structure et de multiples outils qui restent toujours aujourd'hui dans l'arriéré de l'administration.

Manifestement, il y a une problématique qui n'a pas encore trouvé de réponse. L'idée est de donner une

impulsion forte à un certain nombre de dossiers, à la fois en termes d'expertise et de délais, afin de pouvoir avancer et faire que l'administration libérée du traitement de ces dossiers prioritaires puisse alors être désengorgée.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nous progressons dans les deux cas. En ce qui concerne Bierset, c'est la Région flamande qui a introduit un recours contre le permis; pour Charleroi, nous avançons très bien, l'auteur de projets a été désigné et le permis pourra être délivré. Pour la E420 et RN54: le Gouvernement a délibéré, une étude complémentaire d'étude d'incidences est réalisée. Pour Braine-l'Alleud et Chaumont-la-Neuve, c'est sorti. J'ai envie de dire que la CDT, avec les petits moyens qu'elle a, a fait ses preuves.

En ce qui concerne l'administration, je dois un peu nuancer le propos de M. Borsus. Nous n'avons plus beaucoup de PCA. D'ailleurs, l'article budgétaire qui nous permet d'intervenir a été considérablement réduit.

M. Borsus (MR). – Il faut qu'ils soient traités pour intervenir.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Attendez, je ne demande pas mieux. J'ai lancé les plans communaux d'aménagement compensatoire pour qu'il en soit ainsi.

M. Borsus (MR). – Qui va traiter ce plan communal?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous le verrez dans le prochain décret qui vous sera soumis, le Gouvernement wallon pourra mandater les intercommunales pour mener à bien les expropriations et les réseaux de plans de secteur.

Donc, on va responsabiliser les demandeurs. Comme cela, on ne pourra plus dire que cela prend du temps et la Région vérifiera, elle validera les dossiers. Par rapport à cela nous allons gagner un temps extrêmement précieux.

Je peux en tout cas vous dire que dans certaines communes libérales, alors qu'on se plaint de manque de terrains, on ne veut même pas mettre en œuvre la moindre ZACC. On ne peut quand même pas, à la fois dénoncer et, dans l'autre temps, ne pas utiliser les nouveaux dispositifs qui sont à la portée de chacun.

On va modifier le décret et le Gouvernement wallon reprendra l'initiative. Je ne peux pas laisser aux seules communes le soin de régler une dimension aussi régionale que les plans de secteur. Par exemple, pour le développement de l'UCL, je ne vais pas le confier à la seule commune de Chaumont-Gistoux! Je suis désolé,

mais les plans de secteur seront traités par le Gouvernement wallon. J'entendrai donc l'avis de la commune de Chaumont-Gistoux, mais ce n'est pas une commune qui pourra s'opposer à un dossier régional.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, quand on a mis en œuvre les ZACC, votre discours était que les communes allaient avoir pleinement leur rôle à jouer, et qu'elles seraient les maîtresses de ce levier.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Elles ne l'ont pas fait.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les communes qui veulent ouvrir de nouvelles zones, refusent de compenser dans les ZACC de mauvaise qualité car elles ont peur de la réaction des propriétaires. C'est cela la vérité et, ce n'est pas du tout ce que vous indiquez.

M. Borsus (MR). – J'interviens encore brièvement pour vous signaler que, si les communes renâclent, c'est à cause de deux éléments qui retiennent leur attention. D'abord, le risque juridique d'une querelle, d'une contestation des propriétaires de ZACC qui se verraient privés de la «constructibilité» potentielle de leurs terrains.

Ensuite, les pouvoirs locaux seraient beaucoup plus à l'aise pour intervenir s'il y avait un levier foncier qui existait, un cadre, une politique foncière qui permette de soutenir ces politiques d'aménagement du territoire entre celles et ceux qui gagnent ou qui perdent des terrains, et inversement.

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

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

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

Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le Conseil supérieur du Logement».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Ministre, chers Collègues, la situation du logement en Région allemande est particulière. Nous sommes confrontés, d'une part, à l'afflux des Allemands. À peu près 10.000 habitants sont d'origine allemande sur une population totale de 72.000 habitants. D'autre part, nous sommes confrontés à une très forte pression foncière, ce qui provoque le déménagement hors de la Communauté germanophone de bon nombre de jeunes ménages, ce qui pose à terme des questions existentielles à la Communauté germanophone qui elle, dépend, en ce qui concerne sa dotation, de l'existence, sur son territoire, du nombre de ménages avec enfants, etc.

Il me semble judicieux, d'associer un représentant de cette Communauté germanophone aux travaux du Conseil supérieur du Logement. Dans une note déposée au Gouvernement wallon, vous expliquiez *«compte tenu des élections communales du 8 octobre 2006, les conseils communaux issus de cette élection sont admis à désigner leur représentant au sein des sociétés de logement auxquelles appartient la commune. En conséquence, la composition du Conseil supérieur du Logement va prochainement connaître des modifications et c'est à cette occasion qu'il pourra être procédé à la désignation d'un représentant issu de la Communauté germanophone.»* Je cite *«un représentant issu de la Communauté germanophone.»* et non *«un représentant de la Communauté germanophone.»* Il y a une nuance entre les deux.

C'est pour cela que je me permets de vous poser un ensemble de questions.

Avez-vous pris contact à cet égard avec le Gouvernement à Eupen ? Y aura-t-il une concertation éventuelle ? Comment le représentant issu de la Communauté germanophone va-t-il être désigné ? Qui proposera le candidat ? Quel sera son statut au sein de l'organe en question ? Statut d'observateur, membre plein droit, etc. ?

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, cher Collègue, la législation concernant le Conseil supérieur du Logement, en son article 200, ne prévoit pas que la Communauté germanophone soit représentée au sein du Conseil supérieur de logement, simplement parce que le logement est une compétence régionale et donc méconnaît les limites des Communautés. Elle ne fait pas la distinction de l'une par rapport à l'autre. C'est vrai que la Communauté germanophone et les neuf commu-

nes ont une réalité particulière. Il en va de même pour le Sud du Luxembourg avec le Grand-Duché, la région de Mouscron, avec la région française.

M. Stoffels (PS). – La grande différence, c'est que le Sud du Luxembourg ne dépend pas d'un ensemble de ménages en ce qui concerne la dotation qui leur est accordée. Mais c'est bien le cas pour la Communauté germanophone. La dotation de cette Communauté est calculée en fonction du nombre d'enfants qui sont enregistrés dans le registre de la population. Bon nombre d'enfants habitent ailleurs mais fréquentent quand même l'enseignement de cette Communauté. Donc, la question peut paraître semblable, mais elle est différente.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je n'abordais que la partie logement. Mais j'avais bien compris la portée de la question de M. Stoffels, même s'il ne l'avait pas mentionnée.

Vous évoquez le taux de natalité qui, lui, renvoie au financement des Communautés. Je connais très bien cette matière, puisque j'ai été Chef de Cabinet pendant quatre ans. J'ajouterai quand même que les ressortissants du côté germanophone, bénéficient, pour la plupart, de l'enseignement supérieur et universitaire de la Communauté française.

Nous avons bien compris l'appel des germanophones et ce sera abordé, lors de la réunion commune entre les deux Gouvernements, germanophone et wallon. Nous n'allons pas modifier le décret pour autant, nous allons de manière pragmatique, via la représentation de la société locale, demander à l'une des deux de nous déléguer quelqu'un qui pourra siéger au Conseil supérieur du Logement, de telle manière qu'une voix, plus spécifiquement de la Communauté germanophone, puisse s'exprimer au Conseil supérieur du Logement.

J'emprunte la voie du pragmatisme et de la rapidité plutôt qu'une modification décrétole, mais votre requête ne nous pose pas de problème sur le fond. C'est sur la forme qu'il faut trouver le système le plus rapide.

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

M. Stoffels (PS). – Je partage votre pragmatisme. Ce n'est pas nécessairement une modification décrétole que j'ai demandée, mais plutôt une concertation avec le Gouvernement et la Communauté germanophone, pour que celui qui siégera dans le conseil d'administration du Conseil supérieur du Logement puisse aussi parler au nom de la Communauté germanophone.

*(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
«LA RÉVISION DES PLANS DE SECTEUR»

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 révision des plans de secteur».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, La Déclaration de politique régionale de juillet 2004 précise qu'en matière de plan de secteur, le Gouvernement procédera à des «révisions thématiques».

À la lecture d'une interview dans le magazine *Espace-Vie* d'avril 2007 du responsable de la Cellule Espace, qui est en charge de la révision de ces plans de secteur, mon attention a été attirée par le passage suivant :

«On ne procédera plus par révision thématique des plans de secteur».

Monsieur le Ministre peut-il préciser sa politique en matière de révision des plans de secteur ?

À la lecture des propos du responsable de la cellule Espace, j'ai pu constater une divergence entre sa vision et les objectifs inscrits dans le DPR. Qu'en pense Monsieur le Ministre ?

Enfin, en ce qui concerne les zones d'activités économiques, Monsieur le Ministre a annoncé récemment l'ouverture d'un nouveau plan prioritaire. Comment amorcer cette politique si ce n'est par une révision thématique des plans de secteur ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je ne suis pas comptable des déclarations des uns et des autres, fussent-ils d'excellents fonctionnaires. En effet, l'article «incriminé» avait pour but, de faire toute la lumière sur les missions que le Gouvernement avait confiées à la CDT.

Jusqu'à présent, il n'a pas confié de réforme thématique de plan de secteur à la CDT. Mais cela ne veut pas dire que le responsable incarnait la volonté du Gouvernement en matière de développement territorial.

Un rapport qui repose sur une étude de trois universités a été déposé. Il me paraît extrêmement complet, et il a été réalisé après l'audition de la plupart des acteurs économiques, je pense notamment aux intercommunales.

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

D'autres facteurs expliquent aussi cet échec : il y a le cahier des charges urbanistique et environnemental qui nous a fait perdre énormément de temps. Il y a des discussions sur le rachat des terrains. Je pense à Nivelles, qui a pris beaucoup de temps, où les gens font monter les prix et menacent de recours s'ils n'obtiennent pas les prix escomptés.

Il y a parfois la dynamique des intercommunales. On voit par exemple que la SPI et IDELUX sont vraiment les plus diligents dans la conduite de leurs dossiers. Je ne dis pas que les autres sont moins bons, mais c'est un constat objectif.

De plus, les communes et les intercommunales n'ont pas suffisamment exploité les ZACC, et elles n'ont pas exploité les ZACDI. Après cela, il y a eu un recours auprès de la Cour d'Arbitrage Inter-Environnement. D'ailleurs, le texte va vous venir, et on va devoir simplifier leur mise en œuvre. Elles n'ont pas exploité les zones blanches, qui ont un potentiel exceptionnel et les zones bleues. En ce qui concerne les zones blanches, elles pourraient, à elles seules et selon la CPDT, satisfaire 20 % de la demande des entreprises.

La CPDT nous dit aussi que la politique, dans les quinze dernières années, a gaspillé du terrain, en donnant des zones de réserve dont les entreprises n'ont pas besoin, en engazonnant l'environnement d'une entreprise alors qu'elle ne doit pas avoir une telle déperdition. La CPDT nous demande d'être plus parcimonieux du sol à l'avenir.

Le Gouvernement a décidé de réunir l'ensemble des acteurs au sein d'une *task force*. Je ne veux pas être seul responsable, je n'en ai pas les moyens et je souhaite réussir. Le Gouvernement va travailler pendant les vacances pour que, fin septembre, début octobre, je puisse venir avec une liste complémentaire de zones qui, aujourd'hui, pourraient être mises en œuvre tout de suite.

Je vous rappelle qu'il a fallu attendre plus d'un an pour que IGRETEC, avec la Ville, ne demande sa mise en œuvre.

Il y a alors des craintes, et il y a aussi le fait qu'on ne maîtrise pas suffisamment les mutations intervenues au niveau urbanistique. À ce niveau-là, j'ai fait un très gros effort pédagogique, je vais parfois sur place pour l'expliquer.

L'objectif est simple. Si l'on veut accueillir les entreprises sur dix ans, il nous faut 5.000 hectares bruts.

Mais j'ai envie de dire que ce n'est pas uniquement pour la politique du Gouvernement, nous devons mener cela ensemble. Qu'on soit Bourgmestre libéral, écolo, cdH, PS, on a tous envie de réussir la gestion de sa commune sans tenir compte de qui est au pouvoir à la Région wallonne. Donc, cela demande une vraie mobilisation de tous les acteurs publics.

Je ne comprends pas, il n'y a pas une seule demande dans les ZADI ! Il faut au moins les utiliser pour compenser. En ce qui concerne le plan communal d'aménagement compensatoire, on peut le ficeler en un an et demi. Mais les communes se demandent si elles vont oser, parce qu'il faut le porter. C'est pour cela qu'on va permettre aux intercommunales de le faire elles-mêmes. Ce sera-t-il suffisant ? Je l'espère, mais je n'en suis pas convaincu.

Le vrai problème vient de la Directive Plan Programme qui est un principe de compensation. C'est cela qui nous tue, parce que toutes les communes, tous partis confondus, ne trouvent pas les compensations.

Dans la Directive Plan Programme, le fait d'améliorer l'environnement, par une voirie de contournement, c'est une bonne chose. Une étude comparative a été réalisée par un cabinet sur les différentes manières d'appliquer les directives européennes. Le problème est que nous avons une règle en Europe, mais il y a 17 manières de l'appliquer !

Je voudrais aller un peu plus loin, mais je n'ai pas encore toutes les solutions ; je voudrais responsabiliser encore plus les communes, en leur confiant des petites zones locales qui, elles, pourraient bénéficier d'une procédure beaucoup plus rapide. Faisons la distinction de zones « locales » et de zones « régionales » et essayons de trouver une superficie.

Le Gouvernement attend des propositions venant de la famille libérale ou écologiste, et je suis vraiment prêt à les analyser. Du reste, vous aurez un projet de décret qui viendra dans quinze jours, et il va nous faire gagner deux ans, à coup sûr, puisqu'on confond les deux procédures, planologique et de reconnaissance.

Je préfère bâtir un droit à plusieurs, au-delà des majorité-opposition, comme pour les infractions urbanistiques. Je cherche un chemin rapide et efficace, parce qu'il a péri en la demeure. Aujourd'hui, nous avons 85 % de nos zones qui sont saturées. Nous devons agir ensemble pour palier à ce handicap.

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

M. Borsus (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour la tonalité de votre intervention, pour les

différentes informations transmises et pour l'ouverture que vous exprimez à travers votre réponse.

Je pense que le dossier est vraiment de toute première importance, d'autant que lorsque l'on pense «zone d'activité nouvelle», on pense très naturellement à «accueil d'entreprise». Je suis convaincu qu'il y a une extraordinaire capacité de développement endogène, d'acteurs locaux, de petits artisans, d'indépendants, qui ont vraiment une capacité de grandir, de créer, de développer et qui ne le font, en général, que s'il y a une dimension de proximité par rapport aux étapes qu'ils doivent passer. C'est notamment le cas de l'établissement de petites zones. J'y crois aussi, dans les communes, qui créent un maillage de proximité intéressant.

Il est manifeste qu'on a surcompensé dans le passé. Ne peut-on pas avoir une ligne qui, sur un segment de temps, analyse la compensation mais de façon beaucoup plus modulée ?

Je réponds positivement à votre appel de collaboration sur le sujet, parce que je pense qu'il est capital pour l'avenir, sans plonger à pieds joints sur l'urbanisation. Ce n'est pas votre intention, ni la mienne, ni celle de personne.

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

Je vous rappelle que les terrains de la SNCB représentent des milliers d'hectares. Maintenant, j'ai demandé au Gouvernement fédéral de vérifier toutes les propriétés du MET. La difficulté c'est quand une commune veut racheter un hectare du MET, cela leur pose un réel problème, alors qu'ils n'ont plus de projet ! Ce sont des zones de réservation d'infrastructures déjà terminées. IL n'est pas normal qu'on ne puisse pas les réutiliser ou les recycler.

*(Mme Bidoul, Commissaire,
prend place au fauteuil présidentiel.)*

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

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les permis pour maisons groupées».

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

M. Borsus (MR). – Nous en avons parlé à plusieurs reprises et notamment à la faveur de l'examen du décret transposant la directive sur la performance énergétique des bâtiments. Ma question porte sur la simplification des procédures urbanistiques en matière d'habitat groupé et sur les difficultés plus particulières que rencontrent les candidats bâtisseurs ou les promoteurs de ce type d'habitation.

En effet, il me revient que les intéressés, qu'ils soient candidats acheteurs, bâtisseurs ou cobâtisseurs, promoteurs, se heurtent à un certain nombre de complexités, de difficultés qui ne sont pas minces. Ainsi, il semble qu'une fois le permis de bâtir délivré, le promoteur qui désire revendre les logements construits, l'acte de division auprès du notaire ne peut être effectué, faute de permis de lotir.

Par ailleurs, certaines analyses imposent que la totalité des logements soit construite avant d'autoriser l'acte de division et la vente des lots ; c'est évidemment une difficulté pour l'investisseur ou pour les constructeurs. D'autres imposent un permis de lotir préalablement à la construction des logements.

Quelle est la politique à suivre en la matière, Monsieur le Ministre ? Quelles sont les difficultés identifiées ou, à la limite, entre les permis groupés et les permis de lotir ? Comment se décline l'application des procédures, notamment en termes de séparation des propriétés, après les constructions ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

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

De même, aucune disposition du Code n'impose d'attendre la construction de l'ensemble des logements autorisés dans le cadre d'un permis collectif avant de mettre en vente un ou plusieurs de ces logements. Prétendre le contraire ne respecterait pas les dispositions de la loi Braine qui autorise la vente, sur plan, de logements à construire ou encore de constructions.

Quant à la dernière partie de la question, j'avoue qu'elle laisse un peu pantois mes services. En effet, l'article 126 du Code, tel qu'il a été inséré par le décret du 27 novembre 1997, précisait que la vente dans le cadre d'un permis collectif devait nécessairement être accompagnée d'un acte de base et c'est précisément la suggestion de l'Honorable membre. Or, je dois rappeler que c'est le décret du 18 juillet 2002 qui a changé cette

obligation en une simple possibilité. Je ne peux pas vous en dire plus sur les motivations qui ont amené mon prédécesseur à introduire cette modification législative.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – M. le Ministre, je vous remercie pour ces précisions concernant la limite claire du rappel concernant l'acte de division et également concernant le rappel historique de l'évolution de notre CWATUP qui a connu, il est vrai, quelques changements sous la législature précédente mais dont le nombre de modifications devrait être dépassé lors de la présente législature.

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

Mme la Présidente. – 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 zone d'aménagement communal concerté et le plan communal d'aménagement».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, j'ai identifié un autre nœud et vous conviendrez avec moi que celui-là ne peut pas remonter à la législature précédente, puisque c'est un «enfant illégitime» du décret RESA de février 1995. En fait, les zones d'aménagement différé, qui sont devenues les ZACC, sont activées avec ce fameux rapport urbanistique et environnemental.

Monsieur le Ministre, nous avons récemment été interpellés par un cas où une ZACC a été activée par un PCA datant de 2000. Le PCA est antérieur à la notion des ZACC; ce PCA, adopté avant février 2005, la date d'adoption de la réforme des zones d'aménagement différé, devenu les ZACC à cette occasion-là.

Ma question est la suivante, Monsieur le Ministre: quelle est la valeur d'un PCA couvrant une ZACC – qu'à l'époque on n'appelait pas encore ZACC – et adopté antérieurement au décret RESA de février 2005 ?

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

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

qui fait qu'on peut faire l'économie de recommencer à nouveau un rapport urbanistique et environnemental ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

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

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

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

Il est cependant vrai qu'au regard des mesures transitoires du décret du 27 novembre 1998 et du décret RESA, un PCA approuvé après le 1^{er} mars 1998 (date d'entrée en vigueur du décret du 27 novembre 1997) ne met pas en œuvre une ZACC. Par contre, si le PCA couvrant la ZACC est antérieur au 1^{er} mars 1998, il résulte des mêmes mesures transitoires que la zone est mise en œuvre.

Un PCA approuvé en 2000 ne met donc pas en œuvre une ZACC. Toutefois, le RUE peut bien évidemment reprendre toutes les informations utilisées pour réaliser le PCA.

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

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

rapporter à une petite zone d'intérêt local. Un auteur de projet agréé est indispensable pour sa rédaction.

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

Mme la Présidente. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour cet éclairage.

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

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bidoul à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial sur «les programmes d'insonorisation des maisons riveraines des aéroports».

La parole est à Mme Bidoul pour poser sa question.

Mme Bidoul (MR). – Le 7 mai dernier, à la faveur d'un article de presse sur les aéroports, vous annonciez : «*Sur le terrain, nous avons maintenant des relations de bons voisinages avec les riverains*». Vous précisiez même que plus de 1.200 habitations avaient été rachetées aux alentours des deux aéroports de Bierset et de Gosselies.

Ces propos rassurants dénotent avec la teneur de deux articles datés du 5 mai dernier dans deux grands quotidiens au sujet des riverains de l'aéroport de Liège-Bierset. On peut y lire : «*Les riverains en ont plein le dos*» ou encore «*les habitants se mobilisent*». Une pétition serait également lancée.

Monsieur le Ministre peut-il faire le point et nous indiquer la juste réalité sur le terrain ? Cela se passe-t-il bien ou y a-t-il encore des problèmes ?

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

Enfin, suite à l'audit commandité par vos services, vous aviez promis, en février dernier, de simplifier et d'alléger les procédures pour insonoriser les immeubles avec, à la clé, un raccourcissement des délais. Je vous pose également une question d'état des lieux, pour savoir où on en est dans cette révision de procédure, comment cela se passe-t-il à l'heure actuelle ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Où en sommes-nous en mai 2007 par rapport à juillet 2004, au moment où j'ai succédé à M. Kubla ? Nous avions, à l'époque, insonoriser une vingtaine de maisons témoins sur le site de Bierset et, aucune à Charleroi. Aujourd'hui, nous avons insonorisé 1.745 maisons et nous avons acquis 1.287 immeubles, ce qui veut dire que nous avons apporté une réponse concrète à 3.000 familles.

À cela, je dois ajouter les primes pour un certain nombre d'intervenants, commerçants, zones D, etc. J'essaye d'avoir la même dynamique pour les riverains que pour le développement économique.

Je peux vous dire que nous avons retrouvé une grande sérénité avec les riverains. Et pour le savoir, nous avons fait un sondage d'opinion, ce qui est mieux qu'un simple témoignage. J'ai confié, à l'Institut de sondage Ipsos, en janvier 2007, une enquête auprès des riverains ; il nous indique que 82 % des riverains s'estiment satisfaits. Les 18 % restants ne le sont pas, essentiellement parce qu'ils considèrent que nous n'allons pas suffisamment vite dans le traitement de leur dossier.

Il y a eu un audit commandité et qui a été réalisé en collaboration avec la SOWAER. Pour faire bref, quelles sont les mesures qui ont été prises ?

- il n'y a plus que le guichet unique, la SOWAER, alors qu'auparavant, il y avait encore les interventions de la Cellule EDSI du MET ;
- on a regroupé, sur le même site, l'ensemble des services concernés ;
- on a abandonné le label Calisold, qui est un échec, et nous allons procéder plutôt par la surveillance et la reconnaissance de l'expertise des entreprises d'insonorisation sur le terrain ;
- enfin la désignation par marché groupé, de lots de maisons insonorisées, ce qui devrait nous permettre d'aller beaucoup plus vite que par le passé ;
- d'avoir un logiciel commun à l'ensemble des acteurs, ce qui n'était pas le cas, ce qui ne faisait que compliquer la situation.

Je crois que toutes ces mesures sont en train d'être implémentées par la SOWAER, en collaboration avec

la confédération wallonne de la construction, qui avait été la première à disqualifier le label Calisold.

Vous avez parlé de riverains mécontents. En fait, il s'agit d'une ou deux maisons qui étaient un peu délabrées et qui donnaient l'impression d'un camp bombardé.

Aujourd'hui, 254 immeubles ont été démolis autour de Bierset, essentiellement situés dans les zones économiques; 17 sont en cours de démolition et 126 autres sont en cours de procédure de démolition. Ces immeubles sont situés sur le territoire des communes de Saint-Georges, Flémalle et Grâce-Hollogne.

En ce qui concerne l'entretien des immeubles avant leur démolition. On a constaté qu'à Grâce-Hollogne, un certain nombre de nos concitoyens allait jeter leurs déchets en cet endroit, pour se soustraire de la taxe des déchets. La commune s'en est inquiétée et nous avons décidé, avec la SOWAER, de financer, à titre exceptionnel, un nettoyage complet de la zone. Mais nous ne le ferons qu'une fois, parce qu'il appartient à la commune de le faire respecter.

Il en va de même pour les communes de Somme-Leuze et Perwez, il y a des déchets qui se jettent partout. Il faut quand même veiller à ce qu'il y ait des sanctions concernant ce type d'incivilité.

Pour la Commune de Saint-Georges, nous avons financé une opération de gardiennage et d'entretien via des points APE et PTP.

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

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

Mme Bidoul (MR). – Je remercie, Monsieur le Ministre, pour ses réponses. Je suis quelque peu rassurée concernant l'état des relations, parce que j'étais fort inquiète en lisant les deux articles.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous les auriez vus à la télévision. MM. Kubla et Lebrun ont failli les pendre !

Mme Bidoul (MR). – À propos des locataires qui vont devoir quitter leur logement, confirmez-vous que cela ne concerne qu'une seule maison et une famille ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est le seul cas que je connaisse.

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bidoul à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial sur «le titre de transport inter-opérable SNCB-TEC».

La parole est à Mme Bidoul pour poser sa question.

Mme Bidoul (MR). – En avril dernier, le Gouvernement wallon a fait le point sur l'état d'avancement du dossier relatif aux tickets uniques. Il s'agit de mettre en place une carte inter-opérable sur les réseaux de la SNCB, des TEC, STIB et De Lijn. Visiblement, le point suscite encore aujourd'hui quelques blocages. J'aurais voulu savoir quels sont ces blocages et les zones d'interrogation à ce sujet.

J'aurais voulu savoir quelle était la position du Gouvernement wallon sur ce point.

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

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

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

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre pour sa réponse.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Effectivement, le 19 avril, le point était inscrit au Gouvernement. Cela ne remettait absolument pas en cause l'existence ni l'accord d'une carte à puce inter-opérable entre SNCB-TEC-De Lijn-STIB, entre les Ministres fédéraux et régionaux. Tout cela a bien été signé à la Gare du Nord.

J'ai préparé un rapport intermédiaire pour le Gouvernement, il faut encore préciser les termes du statut juridique, la composition et les règles de fonctionnement de la plate-forme, et essentiellement la répartition des recettes et du contrôle du respect des normes techniques du système. Parce que chacun veut retrouver la mise de sa propre clientèle.

Il faut bien reconnaître que les titres inter-opérables ne sont pas une grosse recette, cela représente moins de 5 % de nos recettes sur des recettes globales de 95 millions pour le groupe TEC. Il n'empêche que si on peut favoriser l'usage du train, et l'abandon de la voiture, il faut le faire.

En fait, les gens qui combinent bus et train ne sont pas aussi importants qu'on l'imagine, en Région wallonne. La clientèle est essentiellement constituée d'écoliers et de travailleurs locaux.

En ce qui concerne les délais, nous tablons sur un délai de trois ans, parce qu'il faut que toutes les sociétés concernées lancent le marché public, choisissent le logiciel, l'implémentent dans les trains et forment le personnel. Il y a un minimum de délai, mais l'objectif est irréversible, puisque les logiciels seront communs à toutes les sociétés.

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

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

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

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

La parole est à Mme Bidoul pour poser sa question.

Mme Bidoul (MR). – On le sait, la pratique du vélo est fort peu pratiquée par les Wallons, comparativement à la Flandre.

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

J'aurais voulu savoir quelle est la teneur de cette stratégie et avoir quelques explications sur le sujet ? Quel-

les sont les nouveautés proposées par le Gouvernement wallon dans cette stratégie globale ? Quels budgets nouveaux sont-ils proposés à ce sujet ?

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

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

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

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

Dans ce cadre, quatre thèmes initiaux ont été dégagés :

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

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

En termes d'infrastructures :

- l'élaboration d'un schéma directeur cyclable pour la Wallonie : il s'agit d'un outil de planification visant à permettre de mieux coordonner le développement des infrastructures cyclables et d'identifier des investissements prioritaires en fonction de leur intégration dans des axes principaux structurants, des chaînons manquants, des connexions possibles avec le RAVel, des accès aux gares SNCB et aux arrêts de bus ;
- l'achèvement en 2007 et 2008 du réseau RAVel prioritaire en y consacrant un budget total de 40 millions d'euros pour l'aménagement de 400 km de tronçons manquants, qui s'ajouteront aux 960 km déjà aménagés.

En termes de formation et d'éducation :

- l'augmentation pour 2007-2009 et les années suivantes du nombre de classes bénéficiaires du Brevet du cycliste.

En termes de sensibilisation et de promotion du vélo :

- l'organisation d'une action de promotion du vélo lors d'un dimanche sans voitures en liaison avec la semaine de la mobilité, journée au cours de laquelle

des manifestations festives pour la promotion du vélo pourront être organisées en Wallonie.

En termes de renforcement de l'intermodalité :

- la mise à l'étude de l'implantation du concept de stations vélos «Vélo-cité» dans une ville de Wallonie, et ce en complémentarité avec la politique de manager de la mobilité attribuée aux TEC. Cette étude permettra d'évaluer les budgets nécessaires à la mise en place de ce concept dans une ville pilote qui reste à identifier ; Namur pourrait être la ville choisie.

De façon générale en ce qui concerne l'articulation entre le vélo et le transport public, c'est dans le cadre du contrat de gestion que le Gouvernement a marqué sa volonté de réaliser l'intégration intermodale des différents outils de mobilité en les regroupant autour de l'élément fort du système, à savoir le transport public et ses variantes.

L'objectif est de faire évoluer le TEC, organisateur et prestataire d'un service classique d'autobus, en un manager de la mobilité alternative à la voiture individuelle.

C'est ainsi que les TEC et la SRWT ont élaboré des plans qui prévoient notamment :

- d'améliorer la collaboration avec les associations actives dans la promotion du vélo et avec les Maisons des cyclistes ;
- de diffuser de l'information en faveur de la promotion du vélo comme mode de déplacement à part entière ;
- de sensibiliser les conducteurs des TEC aux problèmes des cyclistes dans la circulation générale ;
- de poursuivre l'installation de dispositifs de parcage des vélos à proximité d'arrêts à sélectionner en collaboration avec les autorités locales (abris, arceaux, râteliers, boxes) ;
- de mettre à l'étude l'implantation du concept «vélo-city» dans une ville wallonne.

Les TEC développeront donc progressivement ces actions en faveur du vélo dans les prochains mois.

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

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

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

Mme Bidoul (MR). – j'ai bien entendu, Monsieur le Ministre, l'énoncé des différentes activités ou différentes procédures que vous avez mises en place, mais tout cela existe déjà.

Dans cette stratégie, on s'attendait à avoir un levier ou un incitant plus fort pour la pratique du vélo. Ici, vous ne faites que conforter des activités qui existent déjà.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cinq millions en une fois, ce n'est déjà pas mal. De plus, la formation est accentuée et je vous rappelle que le schéma cyclable n'existait pas auparavant.

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

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

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

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

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bidoul à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les terrains d'ULM en Wallonie».

La parole est à Mme Bidoul pour poser sa question.

Mme Bidoul (MR). – En novembre dernier, vous demandiez un rapport sur la situation de la vingtaine de terrains qui accueillent les ULM et les petits avions.

Je voulais savoir si ce rapport a été présenté et quelles en sont les grandes lignes ? S'il vous a été présenté, quelles seront les suites que vous donnerez à ce rapport ?

On sait que peu d'installations sont réellement en règle au niveau des différents permis. Monsieur le Ministre, pouvez-vous exposer un petit peu votre politique en matière d'activités sportives aéronautiques ? Va-t-on prôner la fermeture de certains sites ? Si oui, lesquels ?

Enfin, On sait que l'aérodrome de Saint-Hubert est également un important centre de vol à voile. Prônez-vous un recentrage des activités de la vingtaine de terrains d'ULM vers le site de Saint-Hubert, voire même également vers le site de l'aérodrome de Spa ? J'aurais voulu aussi avoir quelques éclaircissements à ce sujet.

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Malheureusement, votre question tombe un peu trop tôt, mais pour la prochaine séance, je pourrai vous donner tous les éléments.

Nous avons, en Région wallonne, un comportement un petit peu curieux, puisque nous avons trois aérodromes différents au niveau dans leur histoire, de leur pratique et de leur attractivité, Saint-Hubert, Cerfontaine et Spa, et tous les trois connaissent des difficultés.

Pour Cerfontaine, il n'y a jamais eu le moindre avion qui a décollé. Nous avons choisi le groupe qui nous paraissait collectivement le plus intéressant et d'ailleurs des premières activités ont déjà eu lieu à Cerfontaine depuis leur arrivée.

Nous avons lancé un premier appel à projets pour Saint-Hubert et Spa. Il n'appartient pas à la Région wallonne d'être responsable d'un aérodrome. Je suis partisan d'une privatisation dans ce domaine.

Avant la fin de cette législature, les trois aérodromes seront confiés à des sociétés privées dont il faudra bien sûr surveiller la juste application et exécution des contrats.

D'autre part, nous avons des aérodromes qui sont inconnus de l'administration, d'autres qui font l'objet de plaintes répétées de riverains et une troisième catégorie dispose de toutes les autorisations nécessaires. J'ai, par le passé, reçu un rapport à ce sujet qui ne comportait pas tous les terrains qui sont pourtant repris sur le site Internet de la fédération des ULM. C'est un problème et j'ai donc demandé un nouveau rapport que j'aurai dans les prochains jours.

Bien évidemment, là où les fonctionnaires délégués constateront qu'il n'y a pas d'autorisation, ils verbaliseront. Je ne peux pas faire autrement. À charge alors pour le Parquet de décider s'il y a amendes ou pas, s'il y a régularisation ou pas et nous vérifierons aussi par la même occasion, les conditions de sécurité, parce que certains se sont parfois improvisés aérodromes.

Par rapport au regroupement dont vous parlez, la situation n'est pas aussi simple que cela. Il faut rappeler que les ULM, c'est-à-dire des masses maximums autorisant un biplace de maximum 450 kilogrammes,

peuvent attirer à Spa et Saint-Hubert, mais ils doivent être équipés d'une radio.

En ce qui concerne les deltaplanes motorisés, leur présence n'est pas facilement compatible avec l'activité des parachutismes qui est très présente à Spa, parce qu'ils volent à basse altitude et peuvent croiser les pratiquants du parachutisme.

Et, à Saint-Hubert, les deltaplanes pourraient entrer en conflit avec les planeurs qui dépendent des courants.

Je n'ai jamais prétendu qu'on allait regrouper tout sur le même site. Certainement pas, mais, en tout cas, une partie des aérodromes, des ULM pouvaient trouver place dans les aérodromes actuels.

Enfin, la situation des aérodromes va aussi être profondément revue, parce que le Gouvernement fédéral vient de prendre un projet d'arrêté royal sur lequel nous avons d'ailleurs marqué notre accord et qui vise à imposer des conditions particulières pour la circulation des ULM et des paramoteurs, tant au niveau sonore que par rapport aux distances minimums à respecter pour les zones d'habitat.

Toute cette situation va donc être vue en profondeur à la lumière d'arrêté royal.

Aujourd'hui, j'appliquerai la législation wallonne, mais demain, il y aura de nouvelles prescriptions du Gouvernement fédéral.

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

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

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

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

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

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
«L'IMPLANTATION
D'UN MÉGA CENTRE COMMERCIAL
À FARCIENNES»

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 «l'implantation d'un méga centre commercial à Farciennes».

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

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, depuis la libération de la loi cadenas, les projets commerciaux se sont multipliés. Je vous ai d'ailleurs déjà interrogés dans la dernière fois sur le fameux projet commercial de Verviers.

Aujourd'hui, j'aimerais connaître votre avis sur la situation dans le Hainaut. En effet, un nouveau projet est actuellement soumis à l'avis des forces vives. Il concerne l'implantation d'un méga centre commercial à Farciennes, dans la périphérie de Charleroi. Ce projet propose ni plus ni moins que 91.229 m² de surfaces commerciales dédiées principalement à l'équipement de la maison. Près de 5.000 places de parking sont du reste prévues.

Monsieur le Ministre, ce projet m'interpelle sur plusieurs plans :

- l'opportunité : Ce projet n'est pas le seul en cours dans la région. Outre ce projet, il y a l'extension de «Ville 2» à Charleroi et le projet Foruminvest qui ont tous deux obtenu leur permis socio-économique, et encore un autre projet porté par Bouygues ! Au total, ces projets d'investissement comptent doubler l'offre commerciale carolo ! Quelle étude socio-économique démontre de tels besoins en offre commerciale dans une région qui atteint les sommets en termes de chômage ?
- l'accroissement de la mobilité et la dépendance totale à la voiture qu'engendre ce type de développement commercial.

Il faut ajouter que cet équipement engendre l'obligation de créer deux ronds-points et un tunnel sur une voirie régionale... au frais de la collectivité !

- le modèle de développement de ce centre suppose : la consommation, voire la surconsommation liée au concept de fun shopping évoquée dans l'étude d'incidences ;

- l'effet contre-productif sur la lutte contre le réchauffement climatique ;
- l'impact sur l'emploi.

Dès lors, j'aimerais connaître votre avis concernant ce projet. S'inscrit-il dans votre vision du développement territorial ? Retient-il vos faveurs en ce qui concerne la localisation des grandes infrastructures commerciales ?

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

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

Décathlon. Vous savez qu'il leur faut un isochrone de 200.000 consommateurs pour justifier un centre Décathlon.

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

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

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

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

Par ailleurs, le décret sur le remembrement urbain est un outil extrêmement simple à utiliser.

Malheureusement, il ne l'est pas suffisamment.

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

En ce qui concerne le projet de centre commercial à Farciennes, le permis socio-économique a été délivré en 2004. Une demande de permis unique de «classe 1» a été déposée auprès de la commune. Les fonctionnaires techniques et délégués sont actuellement chargés d'instruire le dossier et de remettre un rapport de synthèse au Collège communal de Farciennes qui décidera ou non d'octroyer le permis unique.

Le rapport de synthèse devrait être remis pour le 1^{er} juillet 2007, sauf éventuelle prorogation de 30 jours. Le Collège communal de Farciennes devrait prendre sa décision dans les trente jours qui suivent.

Il me revient que l'enquête publique est clôturée, que le MET a émis un avis réservé, que la CRAT et le CWEDD ont émis des avis défavorables sur l'opportunité environnementale du projet et sur la problématique de mobilité.

Pour ma part, je ne peux me prononcer plus avant sur ce dossier, car, en cas de recours contre la décision de la commune, je constituerai inmanquablement l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis unique.

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

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

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

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

ORGANISATION DES TRAVAUX

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

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il sera examiné au Gouvernement ce mercredi. Le premier décret de la liste sera exposé lors de la prochaine réunion de Commission. Il passe en dernière lecture mercredi. Nous avons fusionné deux décrets en un seul, il doit donc repasser au Gouvernement. Le décret relatif aux amendes administratives a été envoyé au Conseil d'État. Le décret Taxi devrait quant à lui en revenir relativement vite.

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

Les questions orales de Mme Defalque et de MM. Walry et Fontaine sont transformées en questions écrites.

Ceci clôture nos travaux du jour.

La séance est levée.

– *La séance est levée à 19 heures 05 minutes.*

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

ADeL	Allocation de Déménagement et de Loyer
APE	Aide pour l'Emploi
CCLP	Conseil Consultatif des Locataires et des Propriétaires
CDT	Cellule du Développement Territorial
CPDT	Commission permanente du Développement territorial
CRAT	Commission régionale pour l'Aménagement du Territoire
CWATUP	Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
CWEDD	Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable
CWL	Code wallon du Logement
DPR	Déclaration de Politique régionale
IGRETEC	Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Études Techniques et Économiques
PCA	Plan communal d'Aménagement
PEB	Performance énergétique des Bâtiments
PEI	Programme exceptionnel d'Investissement
PTP	Programme de Transition professionnelle
RAM	Risques d'Accidents majeurs
RER	Réseau Express régional
RESA	Relance économique et Simplification administrative
RUE	Rapport urbanistique et environnemental
SLSP	Société de Logement de Service public
SOWAER	Société wallonne des Aéroports
SRWT	Société régionale wallonne des Transports
STIB	Société des Transports intercommunaux de Bruxelles *
SWL	Société wallonne du Logement
UCL	Université catholique de Louvain
URE	Utilisation rationnelle de l'Énergie
ZACC	Zone d'Aménagement communal concerté
ZAD	Zones d'Aménagement différé