C.R.I.C. N° 41 (2009-2010)

PARLEMENT WALLON

SESSION 2009-2010

COMPTE RENDU

INTEGRAL

Séance publique de Commission*

Commission de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité

Vendredi 27 novembre 2009

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

SOMMAIRE

Ouverture de séance..... 4

Projet de décret contenant le premier feuilleton d'ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2009 (Doc.5-Ibcd (2009-2010) - N° 1 et annexe 7)..... 4

Projet de décret contenant le budget général des dépenss de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2010 (Doc. 4-Ibcd (2009-2010) - N° 1 et annexes 7 et 9 partim)..... 4

Désignation d'un Rapporteur..... 4

Exposé de M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité

Orateurs : M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, M. Borsus, M. le Président, Mme Delamende..... 4

Discussion générale

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, M. Desgain, Mme de Coster-Bauchau, M. Di Antonio, Mme Cremasco, M. Stoffels..... 15

Vote des articles..... 34

Justification d'abstention

Orateur : M. Stoffels
..... 35

Confiance au Rapporteur..... 35

Discussion générale (suite)

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, M. Stoffels, Mmes Cremasco, de Coster-Bauchau, MM. Senesael, Di Antonio, Dupont..... 35

Vote des articles..... 58

Confiance au Rapporteur

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 59

Liste des intervenants..... 60

Abréviations courantes..... 61

COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

Présidence de M. Michel de Lamotte, Président

- La séance est ouverte à 9 heures 12 minutes.

OUVERTURE DE SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

Je vous propose de débuter nos travaux.

Je vous souhaite la bienvenue pour notre réunion de commission de ce jour qui a à son ordre du jour l'examen de l'ajustement et du budget de l'année 2010 pour les matières relevant de la compétence de M. le Ministre Henry.

Je vous propose que M. le Ministre nous fasse tout d'abord un exposé général de présentation sur l'ajustement budgétaire pour l'année 2009 et sur le budget 2010. Dès lors qu'il s'agit d'une même trajectoire, cela me semble normal.

Ensuite, je cèderai la parole à Mme Delhamende, Contrôleuse en chef à la Cour des comptes. Viendra par après la réponse de M. le Ministre à l'exposé de la Cour des Comptes. Et nous pourrons alors débattre de ces deux textes.

À cet égard, je vous proposerai de débattre par thème, à savoir la mobilité, l'environnement et l'aménagement du territoire. Essayons de ne pas tout mélanger, tout en étant conscients que certains éléments se recoupent.

PROJET DE DÉCRET CONTENANT LE PREMIER FEUILLETON D'AJUSTEMENT DU BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2009 (DOC.5-IBCD (2009-2010) — N° 1 ET ANNEXE 7)

PROJET DE DÉCRET CONTENANT LE BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSS DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2010 (DOC. 4-IBCD (2009-2010) — N° 1 ET ANNEXES 7 ET 9 *PARTIM*)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret contenant le premier feuilleton d'ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2009 (Doc.5-Ibcd (2009-2010) — N° 1 et annexe 7), ainsi que l'examen du projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2010 (Doc. 4-Ibcd (2009-2010) — N° 1 et annexes 7 et 9 *partim*)

Désignation d'un Rapporteur

M. le Président. – M. Senesael est désigné en qualité de Rapporteur pour l'élaboration des Rapports portant sur l'ajustement budgétaire 2009 et sur le budget 2010.

Je cède immédiatement la parole à Monsieur le Ministre pour son exposé général.

Exposé de M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je suis très heureux de vous retrouver pour ce premier budget et cette discussion des premières orientations que nous pouvons indiquer, à la fois dans l'ajustement — qui est la gestion du budget en cours — et dans le budget 2010, où l'on peut déjà introduire les premiers choix de nos politiques en lien avec la Déclaration de politique régionale.

Avant de passer en revue les différentes implications budgétaires, je voudrais insister sur la cohérence que je souhaite avoir dans la mise en oeuvre des différentes politiques que sont l'aménagement du territoire, la mobilité et l'environnement. Je pense que ces compétences sont vraiment extrêmement liées entre elles et qu'il convient de les concevoir de manière intégrée.

Pour des raisons fonctionnelles bien sûr, mon cabinet est organisé en trois cellules différentes, mais nous souhaitons vraiment associer ces trois thèmes dans la mise en oeuvre des mesures de la Déclaration de politique régionale.

De même, nous souhaitons évidemment être attentifs à l'ensemble des compétences du Gouvernement, afin que ces différentes priorités soient bien intégrées entre les différentes matières.

M. Borsus (MR). – Je suis désolé de vous interrompre, mais j'apprends qu'il y aurait un *addendum* qui nous serait communiqué en vue de nos travaux de ce matin. Est-ce exact ?

M. le Président. – Un document a effectivement été envoyé hier, par mail, aux membres de la commission.

M. Borsus (MR). – Je n'ai sincèrement rien reçu.

M. le Président. – Mon mail indique 14 heures 03 minutes. J'ai vérifié personnellement.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je souhaite donner l'explication à M. Borsus, et je tiens à m'en excuser. Il y a eu une erreur administrative dans la transmission des documents qui portent sur le programme 16.03. C'est une partie bien précise du budget 2010 pour lequel, en réalité, nous avons envoyé l'ensemble des documents dans les délais tout à fait normaux — je pense qu'il y a de cela une bonne semaine -. Tout a été envoyé par mail, mais nous avons aussi envoyé une copie papier au Parlement, dans laquelle il manquait, par erreur, cette partie 16.03. Dans les documents qui vous ont été distribués, le Parlement n'a pas fait non plus la vérification, de sorte que vous n'avez pas reçu la partie relative au programme 16.03.

Ce n'est qu'hier que l'on s'est rendu compte de l'erreur, c'est la raison pour laquelle nous avons renvoyé cette partie hier après-midi. Normalement, vous devez l'avoir reçue. Relevons toutefois que cela porte uniquement sur le programme 16.03.

J'en suis vraiment désolé, c'est une erreur administrative.

M. Borsus (MR). – Je vous propose de poursuivre le commentaire de M. le Ministre et la réaction de la Cour des comptes, mais ceci me pose de gros problèmes, évidemment. Je suis sincèrement sidéré. Je dois évidemment vérifier avec mes collaborateurs. Je ne voudrais pas interrompre le cours de la commission, mais vous comprenez ma totale perplexité.

M. le Président. – M. le Ministre vous a exposé la situation. Je pense pour ma part avoir reçu par mail ce document...

M. Borsus (MR). – M. le Ministre a indiqué que le Parlement l'avait déjà reçu par mail et donc, on nous a renvoyé par mail ce que nous avions déjà reçu par mail ? C'est ce que vous semblez dire, en tout cas...

M. le Président. – M. le Ministre a relevé le fait que vous l'aviez déjà reçu par mail, mais non par écrit.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Plus précisément, mon Cabinet envoie les documents directement au Parlement qui organise la distribution vers les Parlementaires.

Dans le premier envoi de l'ensemble des documents budgétaires, nous avons tout envoyé par mail mais dans l'envoi doublé par la Poste, en exemplaire papier, nous avons omis la partie 16.03. Pour je ne sais quelle raison, elle ne s'y est pas retrouvée.

Le Parlement n'a pas distribué, dans les documents parlementaires ce document et nous avons donc renvoyé au Parlement par mail, hier, la partie spécifique relative au programme 16.03 qui vous a, je le pense, été transmise par mail au départ du Parlement. Mais cela, évidemment, je ne m'en occupe pas.

M. le Président. – Je peux vous montrer sur mon ordinateur, M. Borsus, que c'est le cas. Je suis toutefois d'accord avec vous : c'est le droit de chaque Parlementaire de pouvoir disposer des documents adéquats. Je vais interroger les services du Parlement pour essayer de savoir ce qui s'est effectivement passé.

Dans l'intervalle, peut-on laisser M. le Ministre poursuivre son exposé ?

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je réitère mes excuses à l'ensemble des membres de la Commission.

Il est certain qu'au vu du contexte budgétaire, nous avons travaillé dans des conditions extrêmement difficiles. Mais cela n'excuse pas les erreurs de transmission.

Comme je l'indiquais, au travers des décisions budgétaires, c'est l'occasion de mettre l'accent sur les différentes politiques, les accents forts que l'on peut déjà concrétiser de la Déclaration de Politique régionale.

Au niveau des différentes compétences que j'ai à gérer, l'axe prévu dans la Déclaration de Politique régionale, intitulé « préserver l'environnement et lutter contre les changements climatiques », nous permet d'envisager les choses de manière globale, intégrée et très en amont.

La lutte contre les changements globaux implique effectivement une approche cohérente des différentes politiques sectorielles en environnement : c'est la limitation de la quantité de déchets éliminés, en favorisant la prévention et le recyclage ; c'est l'amélioration de la gestion des eaux usées et potables, l'assainissement des sols contaminés permettant ainsi un redéploiement territorial ; c'est la prévention de la pollution de l'air, etc.

Toutes ces actions contribuent à la fois à limiter les gaz à effet de serre et à améliorer la qualité de l'environnement et la qualité de vie de nos concitoyens. Cette dimension climatique est également présente implicitement dans l'axe « promouvoir un développement territorial durable et concerté », en ce qu'il vise à garantir un développement territorial dynamique et équilibré, dynamiser les centres-villes, revitaliser les noyaux urbains. Ce sont, à moyen terme, des mesures qui favorisent des déplacements optimaux des habitants, qui limitent les besoins de l'utilisation de la voiture. C'est bien pour cela que l'aménagement du territoire est vraiment intégré dans cette logique, avec cet objectif climatique.

Ces deux axes sont complémentaires au troisième axe « promouvoir la mobilité durable pour tous », dont les deux points forts sont de rééquilibrer l'espace public au profit de la mobilité douce et d'améliorer l'offre de transport public comme base d'une mobilité durable.

Outre ces trois axes, j'ai dès à présent renforcé la présence de la Région wallonne dans les instances internationales de négociations sur la lutte contre les changements climatiques et la préservation de notre environnement. En particulier, les fonctionnaires des administrations participeront activement aux négociations de Copenhague, où je serai également présent, de même que mes Collègues des autres entités fédérées. Cette Conférence de Copenhague — qui se rapproche à grands pas — ne sera qu'un jalon qui va ensuite être suivi par d'autres étapes dans la mise en oeuvre de l'accord international et il est certain que dans cette démarche, la présidence belge de l'Union européenne, prévue pour le deuxième semestre de l'année prochaine, sera une étape très importante, notamment dans le cadre de mes compétences. J'y serai particulièrement attentif, à la fois pour la participation active des administrations et pour notre implication, que ce soit dans les négociations intra-belges ou dans les négociations européennes-internationales.

Je voudrais maintenant rentrer plus avant dans les différents programmes budgétaires qui se composent de la mobilité (programmes 14.02 et 14.03), de l'environnement (15.01, 15.02, 15.03, 15.12, 15.13 et 15.14) et de l'aménagement du territoire (16.01, 16.02, 16.03 et 16.04).

J'évoquerai également le budget spécifique de la géomatique (10.07) qui fait également partie de mes attributions.

Avant d'entamer le détail de ces différentes politiques, je dois dire que le travail d'ajustement 2009 s'est évidemment inscrit dans le cadre des directives et des circulaires élaborées par le Gouvernement. Le principe général était la suppression de l'indexation attribuée lors du budget initial 2009, à la fois sur les dépenses primaires et sur les OIP. C'était le cadre de départ à partir duquel les différentes allocations ont été envisagées. Le pourcentage était de 2,6 % pour ce qui concerne les dépenses primaires et pour certaines OIP — dont un certain nombre sont dans le cadre de mes compétences -, mais pour certaines d'entre elles, il faut envisager la suppression du pourcent additionnel qui est prévu normalement par le contrat de gestion. C'est le cas notamment pour la SRWT.

Pour le budget 2010, les principes sont également prévus dans la circulaire. On est donc dans la prolongation de cet effort qui a été réalisé sur le premier feuilleton d'ajustement 2009.

Sur cette base, le Gouvernement wallon a fixé les différentes cibles pour chacun des Ministres et chacune des compétences. Chaque Ministre a alors rentré ses propositions.

En matière de mobilité, les actions que nous envisageons se répartissent suivant trois axes qui sont prévus dans la Déclaration de Politique régionale.

Le premier axe consiste à planifier le développement de la mobilité, en instaurant un plan régional de mobilité durable, en adéquation avec le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER). Ce plan se déclinera également, à un niveau opérationnel, à l'échelle sous-régionale. Cela me paraît important en termes de planification de la mobilité. Cela permettra d'identifier les enjeux de déplacement, de stationnement et d'accessibilité des divers lieux, tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises.

Le deuxième axe concerne l'offre de transports publics. Les TEC consistent un maillon essentiel des modes de transport alternatifs à la voiture, en plus de la marche, du vélo et de l'ensemble des modes doux, auxquels s'ajoutent d'autres outils, tels que les parkings-relais, les parkings vélos et les stations de voitures partagées.

Le troisième axe consiste à rééquilibrer l'espace public au profit de la mobilité douce, dès lors que, pour promouvoir les modes alternatifs, il faut évidemment que les voiries soient prévues en conséquence et là, c'est tout le sens du travail que nous devons mener en commun avec mon Collègue des infrastructures, M. le Ministre Lutgen.

De manière plus détaillée, dans le programme 14.02, il s'agit de mettre en oeuvre les mesures liées à la politique de la mobilité durable, dont l'établissement du plan régional et la promotion du vélo. À l'ajustement 2009, ce programme passe d'un tout petit peu plus de 19 millions à 18,132 millions d'euros, en moyens d'action. Les budgets relatifs à diverses actions ont pu être maintenus par rapport au budget initial.

Il est clair que dans l'ajustement, on tient compte, avec l'administration, de l'ensemble des engagements qui ont déjà été réalisés au cours de l'année. Cela a permis de maintenir le soutien au plan de déplacement pour les entreprises, l'organisation de la semaine de la mobilité, les actions pilotes en termes d'intermodalité à l'échelle communale, la formation et la mise en réseau des conseillers en mobilité, ainsi que la sensibilisation globale à la mobilité.

Les efforts les plus significatifs qui ont dû être réalisés pour se conformer aux principes budgétaires évoqués tout à l'heure ont concerné les dépenses de toute nature relatives à la sécurité routière, les subventions des plans communaux de mobilité et les subventions aux pouvoirs locaux et autres exploitants de taxis pour l'achat de véhicules propres. Ces différents postes ont été impactés à la baisse, tenant compte justement des niveaux d'engagement et du fait que ces budgets ne pouvaient être raisonnablement diminués, étant donné l'état d'engagement au moment où nous avons pris le dossier.

Pour ce même programme 14.02 du budget 2010, les moyens dégagés sont de 18,139 millions d'euros en moyens d'action et de 20,112 millions en moyens de paiement. La ligne de conduite a été d'assumer les axes prévus dans la Déclaration de Politique régionale, à savoir planifier la mobilité par l'élaboration du plan régional de mobilité durable et la mise en cohérence des nombreux outils et acteurs existants, les plans communaux de mobilité, les plans de déplacements scolaires, les plans de déplacements d'entreprises, les maisons des cyclistes, le système cambio, le brevet du cycliste, les conseillers en mobilité, etc. Soit beaucoup de choses existantes pour lesquelles il y a un intérêt d'avoir une réflexion commune.

L'autre axe consiste à rééquilibrer l'espace public au profit des mobilités douces, et notamment de la promotion du vélo. C'est notamment le projet que j'ai déjà eu l'occasion d'évoquer concernant un appel à six villes et communes cyclables pilotes en Région wallonne, dans lesquelles on pourrait vraiment mettre en évidence la politique cyclable.

Des moyens financiers sont ainsi assurés pour les études correspondantes, pour développer ces différentes politiques, ainsi que la formation et la mise en réseau des conseillers en mobilité. Les restrictions concernent principalement l'AB 63.01 sur les subsides aux communes et à la mise en oeuvre des plans communaux de mobilité qui passent de 10 à 9 millions d'euros. Cela reste tout de même une diminution mesurée. Ce n'est évidemment pas un choix agréable que nous faisons, mais il faut évidemment parvenir à équilibrer le budget dans une situation extrêmement difficile. D'autre part, l'AB 63.02 concernait le programme spécifique qui a été mis en oeuvre pour l'achat des véhicules propres et qui ne pourra pas être renouvelé en 2010. Cela nous permettra toutefois de poursuivre le programme déjà entamé qui est loin d'être abouti et d'évaluer ce programme pour l'avenir.

Concernant l'autre programme de mobilité, l'allocation de base AB 14.03 est essentiellement consacrée aux mesures et politiques concernant les transports interurbains, urbains et scolaires.

Il est bien sûr largement dominé par les dotations aux différentes AB concernées par les dotations au TEC et à la SRWT. L'ajustement 2009 a conduit à augmenter les budgets de 437 millions à 440 millions d'euros en moyens d'action. Cette augmentation faciale résulte en réalité de l'obligation d'assumer les arriérés de paiement notamment dans le financement du transport scolaire ou les engagements sociaux au niveau de la SRWT. Par ailleurs, ma volonté a été d'assurer en 2009 le maintien de l'offre globale en matière de transports en commun, et donc les interventions dans les charges des TEC ont été quasiment laissées inchangées ou très légèrement réduites, passant de 331.949.000 à 331.039.000 d'euros en moyens d'action et une diminution similaire peut être remarquée en moyens de paiement. Cela permet vraiment d'assurer la continuité du service dans les transports en commun.

Le budget 2010 est donc, pour le programme 14.03, de 426 millions d'euros en moyens d'actions. L'arbitrage à faire s'est basé sur une priorité absolue, à savoir améliorer l'offre de transport public comme base de mobilité durable. L'offre TEC est évidemment un maillon essentiel, s'y ajoutent précisément d'autres outils comme les parkings relais, les parkings vélos, les stations de voitures

partagées. Nous avons donc voulu vraiment privilégier ce métier du transport à la fois pour le service mais aussi pour les emplois qui s'y trouvent.

Les restrictions ont été limitées le plus possible sur les subventions qui couvrent les charges d'exploitation, pour à la fois les cinq TEC et la SRWT. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec ces organismes pour la discussion de ce budget. La même logique a été appliquée pour l'allocation 31.03 qui permet de financer la ligne existante de Couvin-Namur, qui pourra être poursuivie, même s'il n'y a pas de nouvelles lignes qui pourront être financées sur cet article. Par ailleurs, le programme d'investissement d'exploitation de la SRWT a été maintenu et même renforcé pour avoir les compléments nécessaires aux commandes de bus qui doivent être renouvelés régulièrement pour évidemment avoir un parc qui ne vieillit pas trop vite, ce qui permet aussi d'avoir des bus de moins en moins polluants bien entendu.

Je dois aussi préciser, puisque j'avais eu des questions parlementaires sur le sujet, que le fait que l'AB correspondant aux lignes interrégionales soit mise à zéro ne signifie pas que ces lignes sont supprimées. Sept lignes sont concernées. Elles vont être évaluées. Elles ne sont pas toutes au même niveau de rentabilité et donc il va y avoir une concertation avec le groupe TEC pour voir lesquelles sont maintenues ou pas. Sur cette base, les budgets seront alors trouvés sur les subventions générales prévues pour le groupe TEC.

Pour la partie environnement, deuxième grand volet des compétences, je dois commencer par faire une remarque préliminaire importante, pour plus de clarté, au niveau principalement de la distinction entre le budget 2009 initial et le budget ajusté. La lecture est un peu complexifiée du fait de la nouvelle répartition de compétences. Il est clair que dans le contexte du Gouvernement précédent avec d'autres répartitions de compétences, dans certains cas comme dans certains de ces programmes, c'est un peu plus compliqué dans la mesure où il a fallu scinder certaines AB budgétaires entre M. le Ministre Lutgen et moi-même, en correspondance parfaite avec la répartition des compétences. Cela rend les choses parfois un peu plus compliquées puisqu'il y a, à certains endroits, de gros changements, de grosses diminutions de budget. Cela s'explique simplement par le fait que l'autre partie se retrouve évidemment dans le budget du Ministre Lutgen. *Grosso modo*, pour ce qui nous concerne, ces budgets n'ont pas été modifiés, en dehors de l'application stricte de la circulaire budgétaire. Il faut donc tenir compte de cette petite complication de lecture du budget.

D'une manière générale, dans le budget 2009 dédié à l'environnement, il y a assez peu de commentaires à faire en dehors de l'application stricte de la circulaire. Les moyens ont été maintenus en particulier pour le lancement des études relatives au nouveau Plan wallon des Déchets qui doit aboutir en 2010, ainsi que les moyens visant à assurer le premier contrôle des antennes gsm, tel que prévu dans le décret d'avril 2009, et la dotation à la SPGE.

Pour ce qui concerne l'année 2010, il y a nettement plus de choses à dire puisque nous avons essayé d'intégrer au mieux un certain nombre de priorités de cette majorité et de la Déclaration de Politique régionale. y compris la préparation du nouveau Plan wallon des Déchet qui, comme je le disais, devra être adopté avant la fin de l'année et donner suite à l'actuel Plan horizon 2010.

Ensuite, il y a la poursuite des importants investissements en matière d'épuration puisque là, nous ne sommes pas en avance par rapport aux obligations européennes. Il s'agit de nous conformer aux prescrits de la directive-cadre «Eau», ce qui se traduit par l'élaboration des plans de gestion par sous-bassins hydrographiques et par la conclusion d'un nouveau contrat de gestion pour la SPGE.

Des travaux viseront à l'adoption d'un décret-cadre en matière de politique climatique, qui est annoncé également et qui fera suite bien sûr au sommet de Copenhague, et donc l'adoption d'un plan air-climat-énergie.

La mise en oeuvre concrète du décret sol est urgente, étant donné la demande de beaucoup d'acteurs du milieu économique, soucieux de voir une mise à disposition effective de nouveaux espaces dépollués dans un cadre juridique stable.

Enfin, le soutien aux nombreux organismes actifs dans le secteur de la sensibilisation et de l'éducation à l'environnement est également une priorité très importante.

C'est au niveau du programme 15.02, qui concerne la coordination des politiques agricoles et environnementales, que se concrétise principalement la scission des AB avec M. le Ministre Lutgen.

Pour ce qui me concerne, je peux insister sur deux points. Tout d'abord la démarche «qualité» au sein de l'administration, en passant par le processus de certification EMAS, qui me paraît très importante et très structurante pour la modernisation de l'administration. Deuxièmement, j'insiste sur les montants qui sont maintenus, même s'ils ont été diminués dans les programmes «Environnement-santé» qui me tiennent également fortement à coeur

et sur lesquels je souhaite travailler aussi avec ma collègue, Mme la Ministre Tillieux, puisque, bien entendu, cela n'aurait pas de sens d'envisager ce sujet sans la Ministre de la Santé.

Malgré la situation financière difficile, les montants affectés au FOREM pour le financement des différents postes PTP environnement est maintenu. C'est important puisque cela se traduit directement par des emplois, souvent peu qualifiés dans les métiers de l'environnement, au sein des associations et des communes. Cela me semble tout à fait en cohérence avec le plan Marshall 2.vert et notamment l'esprit de l'alliance emploi-environnement qu'il prévoit. Ce poste des PTP correspond à un montant de 955.000 euros.

Comme j'en parlais dans l'introduction, la présidence belge de l'Union européenne est évidemment un aspect très important de l'année prochaine. Elle donnera lieu à des événements européens importants pour nous dans lesquels nous allons nous impliquer, avec des impacts budgétaires. Pour être un peu plus concret sur cet aspect-là, une réunion des directeurs de l'eau qui est prévue représente 60.000 euros, une réunion du groupe d'experts sur l'eau et l'agriculture, 45.000 euros, la suite des négociations post Kyoto, 30.000 euros, la réunion du comité SEVESO, 30.000 euros et la participation au BELT, qui est une structure intra-belge de coordination pour la mise en place des événements environnementaux multilatéraux mondiaux, représente un budget de 50.000 euros, et enfin une participation qui nous incombe et qui fait partie du principe même de l'organisation de la présidence, aux frais des conférences des autres Régions de 50.000 euros.

Le programme 15.03 reprend l'ensemble des actions liées à l'action de support que représente l'ISSeP, ainsi que l'importante politique d'éducation et de sensibilisation que j'évoquais tout à l'heure. Les CRIE et les associations actives ont notamment fait l'objet d'une attention particulière afin d'exercer leurs missions le mieux possible. Les conseillers en environnement dans les communes sont aussi encouragés et un budget spécifique est maintenu en faveur de la maison des associations qui est annoncée à Namur et dont les travaux d'installation en cours actuellement, sont soutenus par la Région.

Le budget global pour l'ISSeP s'élève à 27,765 millions d'euros, en ce compris une dotation de 17,236 millions d'euros, sur les budgets qui me concernent puisque, je le rappelle, il y a plusieurs financements pour l'ISSeP. En 2010, 14,9 millions d'euros seront consacrés aux missions permanentes de l'ISSeP, c'est-à-dire les réseaux de surveillance de la qualité de l'environnement (air, eau, écotoxicité, CET, dioxines, eaux souterraines). Les missions à vocation permanente (assistance à la DPC, contrôle des piscines, audits énergétiques, etc) représentent 2,2 millions d'euros. Pour les missions temporaires, nous disposons de 2 millions d'euros dont, notamment, les subventions relatives au contrôle GSM riverains et au cadastre des antennes, conformément aux engagements de la DPR.

Le programme 15.12 concerne essentiellement la mise en oeuvre de la directive nitrates qui est évidemment primordiale dans la mesure où, en 2010, on doit aussi revoir le programme de gestion durable de l'azote qui doit, lui, aboutir pour 2011.

Le programme 15.13 représente l'essentiel des budgets relevant de la politique départementale de l'environnement. La dimension de la prévention sera particulièrement portée en 2010 au travers de ces budgets.

En matière d'eau, conformément à ses engagements, le Gouvernement wallon maintient un apport de 12,347 millions d'euros de dotation à la SPGE pour lui permettre de mobiliser ses ressources financières pour assurer les investissements de collecte et de traitement des eaux usées. Un nouveau plan financier et un nouveau contrat de gestion sont prévus au cours de l'année 2010.

A ce stade, et dans l'attente d'une nouvelle structuration du secteur de l'assainissement, la Région consacrera un budget de 2 millions d'euros à l'octroi de primes en assainissement autonome. Ce montant est réduit par rapport à 2009 étant donné le succès actuel de la mesure mais aussi dans la mesure où nous souhaitons vraiment réfléchir au développement de l'assainissement autonome groupé. Ceci est une mesure relativement nouvelle dans les orientations que nous prenons.

Outre le financement alternatif prévu par le plan Marshall qui assure la poursuite de la réhabilitation des sites les plus pollués, le budget prévoit une dotation de la SPAQuE de 18,861 millions d'euros pour permettre la poursuite des différentes activités liées à l'assainissement des différentes décharges et une dotation de 4,347 millions d'euros pour la gestion des déchets animaux et une autre de 5 millions d'euros pour l'Office wallon des déchets.

La politique des sols a été bien identifiée dans différentes AB. Pour en revenir à l'urgence que j'évoquais tout à l'heure — urgence, sur laquelle on attire notre attention régulièrement — le renforcement des moyens humains est maintenu en 2010 dans la mesure où le décret va conduire à l'augmentation du nombre de dossiers à traiter et les moyens ont été conservés ou ajoutés dans les limites disponibles, tant pour les études que pour les services (protection des sols, prévention des

pollutions, base de données des terres, assistance technique).

L'année 2010 sera une année importante dans le cadre de l'élaboration du Plan wallon des Déchets, à l'horizon 2020. Compte tenu de la situation du personnel de l'OWD et de la lente évolution des recrutements à l'OWD, il est important de continuer à conserver des possibilités de recours à des tiers pour diverses études, même si bien sûr, l'expertise technique doit aussi exister en interne et se développer. Les actions de prévention mises en place par la Région devront être intégrées dans un plan régional de prévention des déchets dont la phase préparatoire démarrera en 2010 par une étude visant à proposer une méthodologie, je l'ai déjà évoqué également dans différentes questions parlementaires.

Au-delà des outils existants, notamment le décret fiscal de mars 2007, la hiérarchie des déchets devra se concrétiser par ordre de priorité : la prévention, le réemploi, puis seulement la valorisation. Il 'est clair que l'économie sociale est un partenaire particulier dans ce cadre et l'ASBL Res-Sources constitue la coupole de l'économie sociale dans le domaine du réemploi et du recyclage. Ce sera évidemment un partenaire important.

Concernant les installations de traitement des déchets, l'AB 60.02 est évidemment un poste important pour le remboursement des annuités des emprunts. Pour la seconde année, concernant le budget de l'Agence wallonne de l'Air et du Climat, l'AWAC, il est donc présenté de manière séparée dès lors que l'agence a été créée en 2008 et a eu son premier budget autonome en 2009. Ses recettes sont constituées d'une dotation de la Région de 5,63 millions et d'un prélèvement sur le fonds environnement à hauteur de 0,22 million d'euros.

Parmi les dépenses de fonctionnement, on relève notamment un budget de 180.000 euros pour la mise à jour du plan air-climat-énergie et l'organisation d'une enquête publique et d'une campagne de communication.

Un budget de 250.000 euros pour des études de conception d'un outil d'aide à la réalisation de plans climatiques territoriaux et un budget de 250.000 euros concernant les mesures de réduction des particules fines émises dans certaines zones à risques.

Enfin, le programme 15.14, et j'en termine là pour la partie environnement, vise à poursuivre et à améliorer le fonctionnement du service chargé de la mise en oeuvre sur le terrain du décret relatif à la répression des infractions.

Concernant l'aménagement du territoire, troisième grand domaine, la politique de l'aménagement du territoire tracée dans la DPR traduit la volonté de répondre aux enjeux du 21ème siècle que nous avons pointé dans cette DPR : le défi climatique, les enjeux démographiques, de mobilité, d'énergie, de gestion parcimonieuse du territoire et de ses ressources.

Pour fonder et légitimiser une telle politique, il faut évidemment s'asseoir sur des études objectives et des analyses chiffrées, c'est pourquoi le programme de la CPDT propose, à mon initiative de nouveaux thèmes de recherche sur l'anticipation des effets du pic pétrolier, sur la structuration du territoire, afin de répondre aux objectifs de réduction des émissions de CO2 et des gaz à effet de serre. Les autres expertises portant entre autres sur les zonings, en particulier les éco-zonings et les expériences-pilotes, les implantations commerciales, les éco-quartier, les réseaux de chaleur, les outils de politique foncière. Ce sont les premiers jalons que nous souhaitons développer dans le cadre de ces priorités politiques.

Sur cette base et fort d'une sensibilisation et d'une information auprès de la population, nous pourrons alors proposer un schéma de développement de l'espace régional actualisé, au défi de notre temps mais bien sûr, les défis actuels ne manquent pas, qu'il s'agisse de l'évaluation du programme des zones d'activités économiques de juillet 2008, de la reconversion des sites à réaménager, de l'actualisation du cadre de référence pour l'implantation des éoliennes, de l'inscription de nouvelles zones d'extraction, etc. Il y a bien évidemment beaucoup de dossiers déjà ouverts dont plusieurs d'entre eux sont assez urgents et en cours de traitement.

Il faut donc que nous puissions nous reposer sur les moyens humains et matériels de l'administration, sur des textes de décret clairs et simples et sur une articulation harmonieuse entre les missions des pouvoirs locaux et celles de l'autorité régionale et de ses délégués. C'est dans ce sens-là que nous avons conçu les différents budgets concernés, c'est-à-dire les 16.02, 16.03, 16.04. Le 16.02 porte sur les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Il porte principalement sur les études, la cartographie et les subventions aux universités et aux communes.

Lors de l'ajustement 2009, ce programme est passé de 3,4 millions à 3,7 millions d'euros en crédits non dissociés, de 10,5 millions à 10,7 millions en moyens d'actions et de 10,095 millions à 9,053 millions en moyens de paiement. Les ajustements réalisés n'ont pas amputé d'actions en cours, ils ont été effectués dans la même logique que

j'évoquais précédemment, c'est-à-dire en retirant des différentes A.B. des budgets sous-utilisés à l'état d'avancement de l'année dont nous avons pu prendre connaissance.

Le budget 2010 sur ce programme 16.02, passe lui de 12,9 millions à 20,5 millions en moyens d'actions et de 13,3 millions à 20,8 millions d'euros en moyens de paiement. Cette augmentation apparente, résulte en réalité de la fusion avec le programme 16.04 qui existait en 2009. C'est dans un simple souci de réécriture budgétaire de rationalisation du budget. Outre l'évaluation du CWATUPe, mes priorités politiques qui ont conduit à la réalisation du budget 2010 sur ce programme 16.02 et l'ancien 16.04, sont celles qui figurent dans la DPR et portent sur l'aménagement régional, ce sont les études préalables à l'actualisation du SDER, le schéma de développement régional du commerce puisque nous allons avoir la suite du débat sur l'évolution de la loi fédérale existante, la suite des révisions ponctuelles des plans de secteur, la poursuite du travail de la CPDT et la mise en place d'une série de politiques nouvelles, les éco-zonings, les éco-quartiers, la politique foncière.

Plus particulièrement, la préparation de l'actualisation du SDER et la poursuite des révisions ponctuelles des plans de secteur sont une des priorités. J'ai notamment prévu l'évaluation du plan prioritaire, une étude stratégique sur les zones d'extraction, le schéma de développement régional du commerce ou encore une amélioration de la cartographie des révisions de plans de secteur.

De même, nous avons pu maintenir certaines subventions à des organismes privés, c'est le cas de l'A.B. 33.03 et du montant de la subvention à la Conférence Permanente du Développement territorial, dont le programme ambitieux a été adopté par le Gouvernement le 29 octobre.

J'ai également dû renforcer les subventions aux communes pour couvrir les augmentations de dépenses engagées précédemment sur la conception et la mise en oeuvre des outils nécessaires à la décentralisation-participation en aménagement du territoire, sur les subventions destinées aux communes et autres organismes publics en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme et sur les subventions pour les plans communaux d'aménagement.

Je soutiens évidemment ce type de subventions qui aident les communes à améliorer la gestion du territoire. Je serai d'ailleurs présent mardi prochain à la journée de clôture des conseillers en aménagement du territoire et urbanisme qui jouent un rôle très important sur le terrain. Néanmoins, les taux de subventionnement devront sans doute être revus à la baisse à l'avenir, je parle ici des budgets ultérieurs, sous peine d'une dérive budgétaire.

Suite à son extension, décidée en fin de législature précédente, la Cellule de développement territorial nécessite des moyens budgétaires importants AB. 01.01). Sa réintégration à terme dans l'administration devrait permettre certaines économies d'échelle. A ce stade-ci, le budget a été intégré tel quel. Par ailleurs, nous avons dû augmenter le budget d'exécution des jugements et arrêts condamnant la Région aux paiements d'indemnités (A.B. 30.01). Cela couvre les contentieux importants ouverts sous la précédente législature et qui sont susceptibles d'entraîner le paiement d'indemnités ou de dommages et intérêts en 2010.

Le programme 16.03 est, lui, relatif aux investissements en aménagement du territoire, soit l'aménagement opérationnel, comprenant la rénovation urbaine, la revitalisation urbaine et les sites à réaménager.

Lors de l'ajustement 2009, la partie du programme 16.03 dont la responsabilité me revient, d'autres parties étant chez M. le Ministre Furlan, qui était de 41,232 millions d'euros en moyens d'action a été augmenté de 754.000 euros et les moyens de paiement ont été augmenté de 170.000 euros. Il s'agit d'ajustements de fin d'exercice de nature technique par exemple, au sein des A.B. 51.03, 63.03 et 71.01, qui ont été nécessaires compte tenu de la complexité et du nombre d'articles budgétaires (actuellement 33 pour la seule matière des sites à réaménager).

Si certaines de ces opérations de réaménagement peuvent se réaliser par le secteur privé, la Région fait encore la part belle aux opérations menées par des opérateurs publics, locaux et financés par la Région. Plusieurs mécanismes budgétaires existent à cet effet : les crédits affectés au budget annuel, les droits de tirage logés à la SOGEPA pour les sites qualifiés de SRPE, le plan Marshall, les opérations figurant dans les programmes européens et les deux fonds A.B. 01.01 et 51.05.

Pour 2010, les budgets sont de 23,255 millions d'euros en moyens d'action et 25,592 millions d'euros en moyens de paiement. La forte diminution en moyens d'action s'explique par les 16,5 millions affectés en 2009 à la mise en oeuvre des programmes européens de convergence et de compétitivité régionale et emploi. Si on neutralise ces programmes, le budget passe de 25,4 millions à 23,155 millions d'euros, c'est-à-dire une diminution de 9% dans le cadre des limitations générales du budget que nous avons dû opérer.

67% de mon budget sont nécessaires pour couvrir les charges annuelles de l'emprunt SOWALFINAL, telles que fixées par le Gouvernement wallon. Ce sont les A.B. 01.03, 01.04 et 01.05.

A partir de 2010, l'essentiel du financement en matière de SAR émargera au plan Marshall 2.Vert pour lequel 100 millions d'euros sont prévus. C'est évidemment un engagement très important et l'une des priorités du plan Marshall.

Le recours à l'emprunt ne m'apparaît possible que pour des opérations assurant pour la collectivité un retour sur l'investissement, quelle qu'en soit la forme : le précompte immobilier, la réduction du coût de déplacements, les économies d'énergie, la génération de plus-values pour la revente des sites et l'amélioration de l'image de la Wallonie.

Enfin, 1,9 million sont prévus à l'AB 43.01 pour différentes études de manière à assurer la réalisation des opérations budgétisées.

Dernier petit volet que j'avais cité plus tôt, la géomatique.

Le service de la géomatique afférent aux services du Secrétariat général est chargé de différentes missions liées à la cartographie et la gestion de bases de données géographiques numériques.

Ses principales missions visent la gestion du réseau Walcors qui gère 23 stations GPS permanentes de référence en Région wallonne et la réalisation du PICC, Projet Informatique de Cartographie Continue, qui réalise un référentiel cartographique pour l'ensemble de la Région.

L'ajustement budgétaire 2009 appliqué au programme 10.07 a été réalisé dans l'optique de ne pas entraver les missions de ce service.

En ce qui concerne les enjeux spécifiques de 2010, je souhaite attirer l'attention sur les montants dévolus à la transposition et à la mise en oeuvre de la directive INSPIRE qui vise à établir une infrastructure d'information géographique dans l'Union européenne. La transposition de cette directive récente en Wallonie va permettre d'inscrire notre Région dans une infrastructure de données géographiques européennes harmonisées au service de différents secteurs, en particulier ceux de l'environnement. Elle va permettre d'améliorer l'information sur les données produites, faciliter les échanges de données entre les acteurs et moderniser les méthodes de travail. Elle contribuera à l'amélioration du réseau numérique wallon.

Voilà Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, je pense avoir fait le tour des lignes de force principales de ces propositions budgétaires à la fois sur 2009 où bien sûr on acte principalement l'état des dépenses et on affine les budgets pour terminer l'année dans un contexte budgétaire extrêmement difficile et où nous avons, je pense, réussi, et surtout pour 2010 dans les premières priorités qui ont pu être faites, tout en respectant ces contraintes budgétaires, nous avons réussi je pense à préserver l'ensemble des secteurs. C'est le cas dans le champs de mes compétences. Aucun secteur n'est vraiment mis à mal, même si bien sûr il est nécessaire de faire des économies dans tous les budgets. Je pense que néanmoins, nous avons pu mettre en évidence une série de priorités qui s'inscrivent déjà dans ces budgets. Cela nous donne pour les prochains mois, un cahier des charges particulièrement fourni d'autant qu'une série de priorités que j'ai rappelées et qui se trouvent dans la Déclaration de Politique régionale ne se trouvent pas forcément dans les impacts budgétaires mais nécessitent des travaux de différentes natures que nous pouvons mener indépendamment des impacts budgétaires. Je vous remercie de votre attention.

M. le Président. – Merci Monsieur le Ministre pour la présentation de cet ajustement et du budget 2010. La parole est à Mme Delamende, représentant de la Cour des comptes.

Mme Delamende, Contrôleuse en chef à la Cour des comptes. – Je voudrais d'emblée préciser à l'intention de Mesdames et Messieurs les Commissaires que ma compétence à la Cour se limite aux transports et à la mobilité. Je prendrai également la parole au nom de ma Collègue Nelly Mercier pour le volet environnemental. Elle se trouve actuellement dans une Commission parallèle et vous prie d'excuser son absence.

Tout d'abord, pour l'ajustement et le volet mobilité, je voudrais aborder le programme 02 « Actions pour une mobilité conviviale et coordination des politiques de mobilité » et 03 « Transports urbains, inter-urbains et scolaires ».

L'ajustement des crédits de ces deux programmes constituent la concrétisation des mesures dictées par le contexte économique et financier. La circulaire budgétaire n° 02/2009 du 27 août impose ainsi de supprimer l'indexation de 2,6 %appliquée lors de l'élaboration du budget initial.

Les prescriptions de la circulaire budgétaire ont été appliquées aux crédits du programme 02. Les crédits d'engagement diminuent de 885.000 euros, soit 4,8 %, les crédits d'ordonnancement de 2.263.000 euros, soit 12,8 %, tandis que les crédits

non dissociés n'augmentent que de 6.000 euros, soit 0,8%.

Au programme 03, par contre, les crédits d'engagement augmentent de 2.546.000 euros (+ 0,6%), les crédits d'ordonnancement de 3.848.000 euros (+ 1%) et les crédits non dissociés de 731.000 euros (+ 1,9%). Cette tendance à la hausse concerne principalement les trois allocations de base suivantes.

L'allocation de base 12.01 qui concerne les dépenses de biens et services en vue d'assurer le service du transport scolaire. Le crédit non dissocié inscrit à cette allocation de base augmente de 844.000 euros (20%). Cette majoration vise en réalité à attribuer les moyens nécessaires à la réalisation de la mission de service public. En effet, une réallocation pour «années antérieures», intervenue au cours de l'exercice budgétaire 2009 avait amputé les crédits destinés à financer les besoins de l'exercice d'un montant de 689.000 euros. En outre, la majoration de crédits permettra d'honorer, à hauteur de 138.000 euros, des dettes relatives à des exercices antérieurs.

Enfin, un montant de 19.000 euros, correspondant à des intérêts de retard, devrait également être liquidé sans délai.

Ici, j'ouvre une petite parenthèse, si un esprit méticuleux additionnait les trois montants que je viens de citer, il n'obtiendrait pas 844.000 euros comme indiqué dans le programme justificatif et dans le projet de décret, mais 846.000. C'est un détail mais je me devais de le préciser dans le respect de la rigueur arithmétique.

J'aborde à présent l'allocation de base 31.07, «Intervention financière de la Région dans la couverture des charges d'exploitation de la SRWT».

L'article II.2.2.1.1. Des contrats de gestion 2006-2010, conclus entre la Région wallonne, la SRWT et chacun des cinq TEC précise les modalités de calcul de la subvention. L'application de la circulaire budgétaire, qui impose, dès 2009, la révision des budgets des OIP et des organismes sous contrat de gestion, a limité l'accroissement de l'intervention financière régionale à 3.155.000 euros, tant en engagement qu'en ordonnancement.

Du point de vue de l'allocation de base 51.02, subventions à la Société Régionale Wallonne du Transport, pour lui permettre de réaliser son programme d'investissement. L'augmentation des moyens d'action de cette allocation (+ 1.500.000 euros) est compensée par une diminution équivalente

L'augmentation des moyens d'action de cette allocation (+ 1.500 milliers d'euros) est compensée par une diminution équivalente de ceux de l'allocation 73.01. Par contre, l'augmentation des moyens de paiement de cette allocation (+ 2.030 milliers d'euros) ne donne pas lieu à une diminution de crédits parallèles.

Voilà pour l'ajustement. Je n'ai pas reçu de communication concernant l'environnement.

Passons au budget.

Pour la mobilité d'abord, par rapport au budget ajusté de 2009, les crédits évoluent de la manière reprise dans le tableau et se soldent par un différentiel négatif de 2,5%.

Par ailleurs, la Cour formule des remarques relativement à deux allocations de base.

Dans le programme 03, transport urbain, interurbain et scolaire. Au niveau de l'AB 01.03., «Dépenses de toute nature relatives à la mise en œuvre de synergies avec la politique ferroviaire et à la prise en charge des préfinancements wallons en matière d'infrastructures ferroviaires», en 2010, ce crédit est destiné à la prise en charge par la Région wallonne de la cinquième annuité du préfinancement des projets d'infrastructure prioritaires de la SNCB et en particulier de ceux relatifs aux travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg.

Pour rappel, le 5 décembre 2006, la Région wallonne s'est engagée à contribuer, selon un échéancier déterminé, au remboursement des intérêts des emprunts souscrits à cet effet. Pour 2010, sa participation se chiffre à 7.390 milliers d'euros. Or, le budget mentionne, tant en engagement qu'en ordonnancement, des crédits de 5.920 milliers d'euros. La Cour fait remarquer que ce montant correspond à la quote-part de la Région fixée pour 2009. Les crédits de l'allocation de base précitée sont donc sous-évalués à hauteur de 1.471 milliers d'euros.

J'en ai terminé avec la mobilité.

Passons à l'environnement et à la division organique 15. Dans le programme 14 «Police et contrôle», à l'AB 12.03, études et contrats de services pluriannuels, les crédits d'engagement se montent à 320 milliers d'euros et les crédits d'ordonnancement à 500 milliers d'euros. Les moyens d'actions pour 2010 passent de 35 milliers d'euros à 320 milliers d'euros

D'après le programme justificatif du Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement,

les crédits inscrits au projet de budget de 2010 sont destinés au financement des projets suivants : 1.600 milliers d'euros en moyens d'action et 450 en moyens de paiement pour la maintenance des statuts du réseau d'alerte Aquapol ; 45 milliers d'euros en moyens d'action et 35 en moyens de paiement pour la maintenance pluriannuelle des stations de télétransmission I-mac ; 33 milliers d'euros en moyens d'action et 15 en moyens de paiement pour la maintenance du réseau CAS. Soit un total de 1.678 en moyens d'action et 500 en moyens de paiement.

On constate une importante différence entre, d'une part, les crédits d'engagement alloués dans le tableau des dépenses du projet de budget et ceux mentionnés en regard de cette allocation de base dans le programme justificatif (320 milliers d'euros) et d'autre part, ceux présentés dans le tableau repris ci-dessus (1.678 milliers d'euros).

Par ailleurs, le tableau, tel qu'il figure dans le programme justificatif, mentionne un total de moyens de paiements de 320 milliers d'euros, alors que le total des différentes rubriques aboutit bien au résultat de 500 milliers d'euros.

Enfin, dans le programme 02 « coordination des politiques agricole et environnementales », l'AB 12.21 « suivi des dossiers en lien avec le développement durable (environnement) — non alimenté (crédits non dissociés) », cet article servait précédemment au financement des honoraires d'experts pour le suivi des dossiers européens, ainsi que des travaux sur le développement durable en liaison avec la stratégie européenne. Le libellé de l'article a été modifié, de manière à pouvoir reprendre l'ensemble des dossiers en lien avec le développement durable qu'ils soient internationaux ou régionaux.

Au budget initial de 2009, les crédits de cette allocation s'élevaient à 437 milliers d'euros. Selon les informations dont la Cour dispose, une partie de ces crédits devait servir au recrutement d'experts appelés à épauler l'administration wallonne dans le cadre de la préparation de la présidence belge de l'Union européenne. Lors de l'ajustement du budget 2009, ces crédits ont cependant été réduits à 397 milliers d'euros et, à la date de la clôture de ce rapport, les recrutements n'étaient pas encore intervenus.

Dès lors que la présidence belge de l'Union européenne prendra cours le 1er juillet 2010, il est étonnant de constater qu'aucun crédit n'a été alloué à cette allocation de base au présent projet de budget.

Je vous remercie de votre attention.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je remercie Madame la représentante de la Cour des comptes pour ses observations tout à fait pertinentes.

Quelques compléments d'informations s'imposent effectivement.

Concernant le programme 14.03, le transport scolaire a effectivement nécessité des crédits supplémentaires à l'ajustement. La régularisation des engagements sociaux de la SRWT a bien été effectuée conformément au contrat de gestion et nous avons renforcé à l'ajustement 2009 le budget liés aux infrastructures. Cela correspond donc à ce que vous évoquez pour 2009 et pour 2010, nous prenons bien note de votre analyse de l'agence de l'air et du climat qui voit ses moyens augmenter encore en 2010 suite à une nouvelle recette.

Vous évoquez également la question de l'ISSeP qui a présenté un budget avec peu d'articles budgétaires. Sur l'application de la présentation des différents OIP, c'est une remarque que nous pouvons effectivement prendre en compte pour l'avenir pour l'harmonisation des différents budgets d'OIP.

Concernant les préfinancements wallons en matière d'infrastructures ferroviaires du programme 14.03 de la Mobilité, le cabinet du Ministre du budget a en réalité souhaité transférer toutes ces AB à croissance naturelle présumée et pluriannuelle — cela concerne les financements pour le métro de Charleroi, les préfinancements SNCB — et de les transférer dans une nouvelle catégorie de dépenses à montants inchangés à l'initial 2010. Cela laisse le temps au cabinet du Ministre du budget de vérifier le caractère obligatoire de ces croissances et de permettre l'ajustement lors du feuilleton 2010. Nous avons donc suivi évidemment ces consignes générales.

Par ailleurs, concernant la DO 15 « police et contrôle de l'environnement », il y a effectivement une petite erreur dans le tableau de détails de l'administration où le montant initialement prévu en maintenance était un programme sur 5 ans qu'il a fallu réduire au fur et à mesure des itérations budgétaires. Il faut donc lire 242.000 euros en lieu et place de 160.0000 euros. C'est toutefois une erreur matérielle qui n'a pas d'autre conséquence, puisque l'engagement est bien de 320.000 euros et l'ordonnancement de 500.000 euros, comme indiqué dans les tableaux récapitulatifs de l'administration du budget et dans le programme justificatif.

Concernant le budget 2010 de l'AB 12.21.00 du programme 02 de la DO 15 «coordination des politiques agricole et environnementale», l'administration n'a pas été en mesure de chiffrer le coût effectif des recrutements et devra donc l'évaluer ou le réévaluer le cas échéant. L'article sera alors doté par conséquence par réallocation interne en fonction des besoins et des possibilités.

Voilà en substance les différentes remarques que je souhaitais formuler.

Discussion générale

M. le Président. – Je déclare la discussion générale ouverte.

Avant que l'on examine l'ajustement matière par matière, quelqu'un souhaite-t-il émettre un commentaire général?

M. Borsus (MR). – J'ai peut-être un commentaire quant à la forme. C'est le début, donc je ne vais certainement pas jeter la pierre. Les grandes marches commencent toujours par les premiers pas. Mais certains programmes justificatifs sont d'une rare indigence. La présentation, la forme des coquilles, je citerai tantôt l'un ou l'autre chiffre qui paraît un peu étonnant. Je pense qu'il n'y a pas de programme justificatif sur les dépenses du cabinet par exemple. Enfin, il y a un certain nombre d'éléments — je ne voudrais certainement pas procéder à une lapidation politique de M. le Ministre et encore moins de ses collaborateurs pour cette première approche — qui est, vous en conviendrez, un peu brouillonne, d'autant que les corrections sont venues amender le texte initial. Je dois toutefois à la vérité de dire que ce n'est pas le plus mauvais en termes de présentation de ce premier exercice budgétaire. Votre collègue le Ministre Nollet fut catastrophique hier.

Mais, tout en ayant le souci de rester positif, puis-je vous inviter à ce que pour le prochain exercice budgétaire, notre Commission, en accord avec le ministre et sous le regard vigilant de la Cour des comptes, puisse obtenir que les documents soient complets, rigoureux, présentables, validés. Pare qu'on n'imagine tout de même pas que on ne relise pas deux fois un document général — et au moins dix fois un document budgétaire — avant de l'envoyer au Parlement. Je me permets vraiment d'insister pour que cet exercice un peu brouillon soit vite un mauvais souvenir après deux ou trois ans de législature.

En outre, même si décrétalement ce n'est pas comme d'autres éléments strictement obligatoires, je trouve qu'on gagnerait en transparence — et je sais combien le souci de la transparence a souvent été évoqué dans cette assemblée tout au long de la législature écoulée par les différentes composantes — surtout des composantes de la minorité parlementaire de l'époque — que dès qu'on a un très gros morceau, qui est un bras armé de la Région dans l'application de politique SRWT, etc, je pense qu'il est extrêmement heureux de se pencher aussi sur le budget, voir quelle est la ligne politique, etc.

J'ai par ailleurs un vrai problème — politique, intellectuel, institutionnel — lorsqu'une institution passe un contrat de gestion et puis à un certain moment, pour une série de bonnes ou de mauvaises raisons, d'évolutions circonstancielles — mais on va dire qu'au moment où on signe un contrat de gestion, on ne s'imagine pas que les circonstances sont coulées dans le marbre, que rien ne va changer, qu'on est toujours dans des périodes d'opulences budgétaires, qu'il n'y aura pas de changements, pas de choses surprenantes, inattendues, etc. -, la Région dit unilatéralement «*le contrat que j'ai signé, je le déchire. Une circulaire et on en parle plus.*».

Quel est le sens d'un contrat de gestion si un des partenaires au contrat, dès l'instant où il y a des circonstances externes, estime qu'il peut s'asseoir sur le contrat de gestion via une simple décision et ne pas respecter ses engagements?

Ceci valide-t-il aussi le fait que les interlocuteurs, à l'avenir, vont forcément tirer argument du fait que la Région ne remplit pas ses obligations pour eux-mêmes se sentir déliés des leurs? Cela ne me paraîtrait pas complètement incorrect. Quel est le naïf qui signera encore un contrat avec la Région wallonne à l'avenir?

S'agit-il d'un signe? Qu'on ne vienne surtout pas invoquer «les circonstances budgétaires»... Non, parce que suite aux circonstances budgétaires, vous pouviez faire des choix totalement autres. À votre place, on n'aurait certainement pas touché au contrat de gestion. J'ai un vrai problème de principe par rapport à cela.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je comprends tout à fait les différentes interventions de M. Borsus et le remercie tout d'abord pour son commentaire sur la nécessité d'améliorer et d'éviter les erreurs telles qu'évoquées tout à l'heure. C'est certain que nous y travaillerons. Bien sûr, la prochaine fois, nous serons dans des délais tout de même un peu plus faciles, aussi pour le travail de l'administration, que cette fois-ci.

Je répète aussi que l'on est face à un budget qui est vraiment tout à fait particulier pour l'ajustement

et aussi pour le 2010 où les circonstances budgétaires sont tout à fait exceptionnelles.

De ce point de vue-là, je me demande si vous ne vous avancez quand même un peu beaucoup en disant qu'à notre place, vous n'auriez pas touché au contrat de gestion. Parce que dans ce cas-là, mais on sort évidemment du cadre strict de mes compétences — c'est un débat qu'il faudrait porter en commission du budget -, je serais intéressé de savoir comment vous auriez fait... Parce qu'il fallait quand même bien faire des diminutions quelque part. Cela a été appliqué un peu partout, dont et y compris effectivement sur les contrats de gestion.

C'est une décision générale du Gouvernement, qui est un point de départ pour trouver une manière d'avoir un budget raisonnable sur base de quoi, après bien sûr, chaque Ministre, dans ses compétences, a pu envisager les choses au cas par cas.

Dans notre situation, c'est vrai qu'il n'y a pas de respect strict du contrat de gestion. Il a été revu sur un certain nombre de points, sur les dotations, mais nous l'avons fait en parfaite discussion avec la SRWT. C'est en effet la plus concernée dans les différents OIP. Au final, si on avait appliqué strictement la circulaire budgétaire sur l'aspect OIP, on aurait pu être nettement plus bas au niveau de la SRWT. On a limité très fortement la diminution. C'est resté une de nos priorités, tenant compte de l'augmentation de population dans les transports en commun, année après année, et donc de la difficulté de transporter plus de voyageurs avec les mêmes moyens. C'est encore autre chose que de partir du principe de moyens inchangés et de missions inchangées. Nous avons tenu compte de cela. Nous en avons discuté avec la SRWT et je pense que de ce point de vue-là, le résultat est raisonnable. Même si bien sûr, vous avez raison, le contrat de gestion, en tant que tel n'est pas respecté. Cela nous permet de repartir sur de nouvelles bases et nous devrons avoir, l'année prochaine, la discussion sur le futur contrat de gestion. Il y aura là beaucoup de choses à rediscuter.

Pour le surplus, d'une part, à ma connaissance, les documents sont publics au niveau de la SRWT et d'autre part, ils ne sont traditionnellement pas joints. Nous avons joints les documents qui, habituellement, le sont, à savoir l'AWAC, l'OWD, l'ISSeP, mais pas la SRWT.

M. Borsus (MR). – Il n'y a pas d'obligation décrétale, vous avez raison. Par contre, votre prédécesseur les transmettais. Je pense que c'est tout à fait possible et cela me paraît normal, de manière à pouvoir travailler sur base de documents affinés. Cela porte tout de même sur de nombreux millions d'euros, Monsieur le Ministre.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Beaucoup de millions, en effet, mais cela dépend comment on les regroupe — uniquement la SRWT ou regroupé aux TEC -. Mais on peut tout à fait l'impliquer dans le budget.

M. Borsus (MR). – Je n'imagine pas que s'agissant de sommes aussi considérables, on ne puisse pas disposer du document. Je veux encore bien l'entendre cette année, mais je me contente de votre engagement pour que nous puissions en disposer l'année prochaine, si vous me le confirmez.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je n'ai pas de problème à envisager cela, je dois vérifier au niveau de la procédure que c'est possible au niveau des délais en fonction aussi de l'adoption du propre budget de la SRWT.

M. Borsus (MR). – Je n'imagine pas qu'ils adoptent leur budget en décembre ou en janvier ou en mars.

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

M. Desgain (Ecolo). – Je pense aussi que c'est intéressant de disposer du budget de la SRWT au moment des travaux budgétaires. Je comprends bien que si pour un démarrage, cela n'a pas été possible, il peut nous être transmis dans les meilleurs délais.

Je me réjouis par ailleurs que le budget des autres OIP qui dépendent du Ministre — l'ISSeP, l'Agence pour le climat et l'Office wallon des déchets — soit effectivement distribué dans les délais et que nous ayons pu avoir le temps de les examiner. Cela n'a pas toujours été le cas. Je pense que cela nous permet, dans ces matières-là de faire un examen plus précis et plus fin des budgets qui sont soumis à notre discussion et au vote aujourd'hui.

M. le Président. – Je vous propose de poursuivre nos travaux. Chacun pourra poser les questions qu'il souhaite dans les différentes divisions organiques.

Je vous propose d'examiner l'ajustement budgétaire pour l'année 2009. Nous examinerons ensuite le budget pour l'année 2010, parce que nous avons deux votes séparés.

Je vous suggère de prendre la division organique 10, le programme 07, géomatique. Y a-t-il des remarques ou des questions sur le sujet ?

Je suis l'ordre des divisions organiques. Je suis dans les dépenses «mobilité», division organique 14.

La parole est à Mme de Coster.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Je voudrais juste faire une petite remarque: certains chiffres qui font partie du budget 2009 ajusté, ne sont pas repris comme tels dans le budget 2010.

Vous ne m'avez pas donné la parole juste avant. Pour une question de meilleure compréhension et particulièrement pour les nouveaux parlementaires, ne serait-il pas possible, la prochaine fois, d'avoir, comme nous avons eu dans l'exposé général du Ministre Antoine, une projection avec les chiffres, lorsque M. le Ministre prend la parole?

Franchement, ce n'est pas évident de comprendre ce que vous dites en passant d'un article à un autre. Je pense que cela rendrait les travaux plus compréhensibles et plus efficaces.

M. le Président. – Tout le monde aura compris que l'on souhaite un *Powerpoint* pour le prochain tour...

Je suis toujours dans la division organique 14, mobilité transport, dans l'ajusté 2009. Pas de demande particulière?

La parole est à M. Di Antonio.

M. Di Antonio (cdH). – Une précision sur un chiffre, ou tout au moins une différence entre le programme justificatif et les tableaux. C'est sur le 14.02, l'AB 01.02. Dans les tableaux, il apparaît que ces montants sont prévus pour des actions visant à la réalisation et à la concrétisation des plans de déplacements des entreprises (contrat d'avenir). Par contre, dans le programme justificatif, il est indiqué que ce crédit est destiné à permettre la mise en place, en Région wallonne, de services de transports adaptés aux personnes à mobilité réduite. Cela a l'air assez différent entre le programme justificatif et les tableaux.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Par rapport à la remarque de M. Di Antonio, c'est clairement une erreur matérielle dans les tableaux qui vous ont été transmis. En réalité, c'est le 01.02 du 14.03. Tout est juste, sauf que c'est placé au mauvais endroit. Ca ne se rapporte pas à cet AB 01.02 du 14.02, mais à l'AB 01.02 du 14.03. Il n'y a pas d'erreur mais c'est juste mal localisé dans le document.

Par rapport à la question de Mme De Coster, avez-vous des exemples de rubriques par rapport à ce que vous évoquiez pour bien comprendre la portée de ce que vous voulez dire? Sur le *Powerpoint* proprement dit, je suis d'accord: nous allons l'intégrer pour l'année prochaine, ce sera plus facile. Mais, pour la partie où vous disiez qu'il y a des chiffres différents, je voudrais savoir à quoi vous faites référence.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Je prends par exemple le 12.01.30 qui concerne les dépenses des biens et services en vue d'assurer le service du transport scolaire. À l'ajusté, vous avez 4.358.000; vous allez voir dans le budget 2010, on a repris les chiffres de 2009 au lieu de 2009 ajustés.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Vous n'êtes pas dans le 14.02...

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Le 12.01.30, programme 03. C'était un exemple que je citais tout à l'heure, par rapport aux chiffres qui sont repris de 2009 et qui ne sont pas repris correctement après l'ajustement dans le budget 2010. Cela ne nous facilite franchement pas la tâche quand on a reçu les documents aussi tardivement.

M. Borsus (MR). – Je peux donner des exemples, Monsieur le Ministre, de chiffres qui ne sont pas relus. On sent que le document a été fait à la hâte. À la page 18, allocation de base 12.02, les précomptes immobiliers des SRPE et CIR, c'est «360.000.6.500» euros. On posait la question de chiffres qui ne sont pas relus, pas corrects.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je vous remercie. Je vous répondrai pour ce point-là, mais pour la question de Mme De Coster, je peux faire une réponse plus générale.

Vous savez que nous sommes dans une année particulière, puisqu'il y a eu un changement de Gouvernement en cours d'année, qu'il y a par ailleurs eu des changements d'attribution ministérielle, et aussi, comme traditionnellement, des réallocations budgétaires à l'intérieur des budget, en dehors même des ajustements, c'est-à-dire des modifications entre lignes budgétaires d'une même division organique.

Dans le document que vous avez pour l'ajustement, ce qui est indiqué pour les montants initiaux 2009 sont les montants après réallocations. C'est ce qui permet d'identifier dans le tableau les vraies modifications que l'on porte à l'ajustement, puisque les réallocations sont des modifications d'un

ordre beaucoup plus technique, elles sont faites par l'administration et à l'ajustement, nous, après ces réallocations-là, nous proposons de nouvelles modifications. Et comme nous avons ajouté les réallocations sur les budgets initiaux, cela veut dire que vous pouvez mieux voir la différence, les choix politiques que nous portons à l'ajustement. Ces réallocations sont indiquées entre parenthèse dans les différentes cases. Par contre, dans le budget 2010, la colonne initial 2009 est le vrai initial 2009, sans tenir compte des réallocations.

Ce sont les mêmes montants, sauf qu'il y a eu des réallocations de poste à poste. Cela explique la différence, mais il n'y a pas de modification de fond. Je comprends que cela ne simplifie pas la lecture, mais c'est une technique habituellement utilisée par l'administration.

M. le Président. – La parole est à Mme De Coster.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Vous avouerez que ce n'est pas très lisible. Cela veut dire que vous devez avoir les budgets antérieurs, les budgets modifiés, ajustés. Avez-vous vu la paperasserie dans laquelle on doit se débattre en cinq jours de temps ? Je trouve que c'est un peu fort que la Région wallonne ne respecte pas le règlement par rapport aux délais à fournir les documents. Quand, en plus de cela, on doit se dépatouiller dans des chiffres qui ne correspondent pas, ce n'est pas évident...

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Oui, je comprends parfaitement ce que vous dites. Ce n'est pas simple. La différence est de savoir quelle est la référence à prendre. Cela a au moins autant d'intérêt de comparer les montants que nous proposons à l'ajustement à ceux qui sont les montants initiaux après réallocation. On voit les vrais choix politiques de l'ajustement. On pourrait alors ajouter deux colonnes en plus, mais je ne sais pas si cela simplifierait la lecture. Par contre, en 2010, c'est vrai que la tradition est de revenir aux vrais montants — ceux qui ont été votés — et de comparer les deux.

On pourrait avoir dans chacun des deux documents les trois informations multiplié par deux... Cela ferait six colonnes au lieu de quatre. On aurait alors toutes les informations dans le même document. C'est vrai que c'est une question de convention. Ca serait peut-être plus lisible, effectivement.

M. le Président. – Je souhaite simplement relever que les documents ont été transmis dix jours, conformément au règlement.

Je suis toujours sur l'article de la division organique 14. Plus de remarque ?

La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Une remarque générale, si vous le voulez bien. En ce qui concerne la mobilité, singulièrement, le programme 2, on observe que les montants sont diminués, que ce soit tant en engagement qu'en ordonnancement. Celle qui est principalement touchée par ces diminutions, c'est l'allocation de base relative aux plans communaux de mobilité.

J'ai toujours considéré que les plans communaux de mobilité étaient des moments extrêmement importants et surtout des outils précieux pour permettre à la fois de réfléchir de façon prospective, largement concertée, encadrée par une expertise régionale — je pense que les services qui a l'administration s'occupe de cette matière, le font bien à mes yeux — et aussi de réfléchir en intégrant sa mobilité locale voire inter-communale dans une réflexion plus globale en termes de mobilité.

Je serais plutôt désireux de signes positifs à cet égard, parce que, vous connaissez l'expression «*pensez globalement, agir localement*» qui est presque une charpente de la réflexion en termes de développement durable.

Je pense qu'on peut significativement inverser la tendance parce que les acteurs locaux sont des acteurs importants. Quand je dis les acteurs locaux, cela comprend non seulement les acteurs locaux élus, les acteurs communaux, provinciaux, mais aussi le tissu associatif, etc. En ce qui concerne l'ajustement, je voudrais donc faire ce constat. L'autre élément spectaculaire, ce sont les moyens alloués à la cellule ferroviaire. Pouvez-vous me dire ce qu'il se passe au niveau de la politique régionale en la matière puisque je pense singulièrement dans le contexte national, voire communautaire que nous connaissons, qu'une diminution significative des crédits alloués à la politique ferroviaire et à cette cellule sont un signe. Est-ce purement technique ou est-ce qu'il y a une volonté ?

Quelle est, Monsieur le Ministre, votre analyse, votre attitude par rapport à des dossiers importants que nous avons soutenu et nous soutenons toujours avec les parlementaires Ecolo. Je parle des dossiers de réactivation de lignes ferroviaires, qui peuvent être en termes de développement territorial, mais aussi socio-économique, touristique, de services à la population, des éléments intéressants. Prenez-vous le cas de Dinant-Givet à bras le corps ? On va relancer une étude, on va travailler, est-ce que d'autres maillons ferroviaires ont retenu votre

attention ? Bref, serez-vous à mes côtés pour plaider une vision tournée vers l'avenir plutôt que trop souvent passéistes, comme on l'a entendu exprimer dans ce Parlement sous la législature antérieure. Cette gestion est, à mon avis, un levier pour construire un futur autrement dans notre société.

Je profite de cette modeste AB pour ouvrir un grand débat qui doit retenir votre attention si pas tous les soirs, en tout cas régulièrement, je l'espère.

M. le Président. – Pour ordonnancer les débats, 14.02/14.03. Y a-t-il d'autres remarques avant que je ne donne la parole à M. le Ministre ? On va prendre plusieurs questions. Nous en sommes à l'ajustement budgétaire sur La division organique 14 et le programme 02/03.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – J'ai deux questions.

La première concerne l'article 01.02 sur le transport des personnes à mobilité réduite. J'avais interrogé M. le Ministre à ce sujet et j'ai été assez étonnée de voir qu'on passait d'un budget de 300.000 euros à 100.000 euros. cela ne correspondait pas à la réponse qu'il m'avait faite lors d'une question.

Ma deuxième question est au sujet des transports scolaires. Quelle n'a pas été ma stupéfaction dans ce dossier de l'ajustement 2009 de voir qu'on augmentait les moyens de 844.000 euros parce qu'il y avait des créances dites extraordinaires antérieures sur lesquelles viennent se greffer des intérêts de retard et un autre montant de 138.000 euros.

Alors vraiment, quelle gestion ! Cela montre que c'est un aveu d'urgence à réformer ce secteur, il me semble. De plus, comment se fait-il qu'on soit dans une situation comme celle-là ? Il me semble que votre prédécesseur a dû laisser quelques cadavres dans le placard pour que vous soyez obligé d'augmenter d'un montant pareil ce transport scolaire.

Si mes souvenirs sont bons, j'avais entendu qu'en 2004 on allait déjà faire une réforme extraordinaire au niveau du transport scolaire. Je suppose que c'était un peu un effet d'annonce comme à l'habitude de votre prédécesseur. Dites-moi un peu ce qu'il en est et ce que vous prévoyez. Mais on pourra peut-être parler de cela dans la discussion sur l'année 2010.

Voilà les deux questions que j'avais par rapport au programme 14.02 et 14.03.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je pense que selon une initiative de M. le Ministre Antoine, il y a eu la création de cette mécanique d'intéressement, de performance, destinée à encourager la gestion régulière des TEC, l'amélioration des résultats et à diminuer les mouvements de grève. La tristesse pour celles et ceux qui étaient déjà en commission de leur confirmer qu'à l'heure même où nous travaillons sur cette matière, il y a une grève, Monsieur le Ministre, une fois encore. Et je profite de ceci pour vous demander : comment le mécanisme d'intéressement positif de récompense est géré en 2009 ? Comment cela se passe-t-il ? La somme prévue va-t-elle être allouée ? Suivant quels critères, etc ?

Je vous ai entendu avec attention prendre position pour un service maximum. Assez paradoxalement, le service maximum est, en termes de résultats, inférieur au service minimum. Et, Monsieur le Ministre, vous avez déclaré que vous alliez vous rendre sur place et analyser la situation. Nous sommes donc quelques semaines, voire quelques mois plus tard. Avez-vous étudié la situation ? Quelle est votre réponse à notre demande d'un service continu dans les transports en commun ? Vous avez déjà certainement dix, quinze, vingt grèves peut-être à votre actif. Je ne le dis pas négativement, vous n'y êtes pour rien. J'ai eu le temps d'observer, il y en a une aujourd'hui. Et donc, Monsieur le Ministre, quelle est votre position par rapport à cela ? Allez-vous multiplier par dix cet intéressement positif ? Avez-vous convaincu les organisations syndicales ? Avez-vous un agenda de travail à cet égard ? Ou doit-on se donner rendez-vous dès qu'il y aura alors une grève beaucoup plus difficile pour la population pour essayer d'utiliser malheureusement cette circonstances pour faire pression sur le Gouvernement ? Bref, quel est votre agenda de travail ? Surtout après quatre mois d'actions, quels sont vos résultats à ce stade concernant cet élément-là ?

Je ne vais pas vous proposer de faire à nouveau l'exposé concernant le tram à Liège, je l'ai entendu deux fois en commission, vous avez répondu de façon très précise à cet égard. Par contre, un million d'euros a été consacré à la la SOWAER final dans le présent ajustement. A quoi est destiné ce million d'euros ? Ce sont des études ? C'est pour le travail déjà effectué ?

Et, tant que nous parlons des études, je voudrais vous demander de bien vouloir nous communiquer l'ensemble des financements des études consacrées et réalisées en 2009 dans votre département puisqu'il y a un article qui reprend l'ensemble, c'est le 12.04 — études, relations publiques, documentation, participation à des séminaires, à des colloques, frais de réunions, etc. Est-ce que je peux vous demander, évidemment pas de façon exhaustive maintenant, de nous transmettre tout simplement la liste de ces

différents frais ? L'ajustement rappelle les bases légales, décrétales et réglementaires, il n'y a pas de difficultés. Par contre, les montants sont quand même significatifs même s'ils sont ajustés, aussi, il me paraît normal de vous en demander communication.

Mme Cremasco (Ecolo). – Pour ma part, je voulais intervenir pour rebondir sur la question de M. Borsus et j'aimerais demander aussi quelques éclaircissements au Ministre en ce qui concerne les plans communaux de mobilité. On voit parfois comme c'est difficile de faire remonter toutes ces données qui pourtant ont été alimentées par des moyens importants pour arriver à faire justement des plans communaux de mobilité et à les intercaler dans une échelle plus importante que celle de l'agglomération ou dans les territoires de pays, voire, à l'échelle de la Région. Et donc, je me pose un peu des questions par rapport à cette première orientation budgétaire et peut-être pouvez-vous nous éclairer sur la suite et donc sur la meilleure allocation des moyens par rapport à toutes ces études qui coûtent beaucoup d'argent et qui sont assez compliquées à intercaler aux différentes échelles du territoire de la mobilité.

M. Di Antonio (cdH). – Juste un petit mot par rapport aux plans communaux de mobilité également. Je voudrais attirer votre attention sur le fait qu'il y a encore pas mal de communes qui ne se sont pas engagées dans cette procédure et que les crédits d'impulsion sont bien nécessaires parce que, rien que dans ma région, je pense que moins d'une commune sur deux possèdent un plan communal de mobilité.

De la même manière, je vois qu'en termes d'acquisition de véhicules propres, véhicules électriques, il y a une réduction des crédits. Je pense aussi que les communes ont aussi à ce niveau-là un rôle d'impulsion à jouer et peuvent être le moteur du développement de ce secteur.

M. le Président. – Y a t-il plus de remarques, de questions sur ces deux programmes ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je vais répondre dans l'ordre où les questions ont été posées.

Tout d'abord, M. Borsus, vous avez tout à fait raison, les communes sont les acteurs très importants et Mme Cremasco l'a souligné également et bien sûr, les plans communaux de mobilité sont un des outils importants à prendre en compte. Mais ici, nous sommes dans l'ajustement 2009. Par conséquent, dans cette AB comme dans d'autres, nous avons fait le point du consommé. C'est d'abord sur cette base-là que nous avons ajusté les montants étant donné aussi la situation budgétaire dans laquelle nous nous trouvons. Il faut quand même bien diminuer un certain nombre d'AB, mais rien n'a été empêché par rapport à ce qui était en cours dans la mesure où on a fait l'état des lieux de ce qui était prévu sur cette AB et c'est en fonction de la réalité que nous avons réajusté.

Il est toutefois évident que les communes seront évidemment des partenaires tout à fait essentiels en matière de mobilité et c'est pour cela que, par exemple pour 2010, j'ai évoqué l'appel à projets pour les villes cyclables. Il y a évidemment un ensemble de programmes qui sont prévus avec les communes et pour lesquels nous allons vraiment faire tout ce que nous pouvons dans la limite des crédits actuels, mais dans l'objectif de développer cette politique à l'échelon local également.

Concernant la cellule ferroviaire, j'ai eu l'occasion de dire à plusieurs reprises combien ça me paraissait absolument essentiel que la Région se préoccupe de l'offre ferroviaire. Bien sûr, si c'est une compétence fédérale, ça n'a pas beaucoup de sens d'envisager la mobilité à l'échelle de la Région sans tenir compte de l'offre ferroviaire. Je pense qu'il y a vraiment un intérêt à ce que nous portions une attention tout à fait particulière sur les dossiers ferroviaires. Qu'il y ait une bonne discussion, une bonne collaboration qui s'installe avec la SNCB, avec le Gouvernement fédéral sur ces enjeux là.

Ce travail va s'inscrire dans la durée. Voilà ce que je peux vous vous dire aujourd'hui : voici exactement l'état des lieux, en ce qui concerne telle ou telle ligne, nous souhaitons qu'elle soit réouverte. Nous souhaitons mettre l'accent dessus. J'ai d'ailleurs déjà eu l'occasion de répondre sur la question de Dinant-Givet.

Par rapport à l'inscription budgétaire, elle est inchangée. En réalité on vient d'un montant nul, il le reste pour l'instant. Cela ne nous empêche pas, parce que nous n'avons pas identifié spécifiquement de dépenses à prévoir dans cet examen ferroviaire à ce stade-ci, de travailler au sein de l'administration à ce que des personnes soient mobilisées sur cet enjeu-là. C'est pourquoi, j'avais dit d'ailleurs que je souhaitais vraiment qu'on reconstitue une cellule ferroviaire qui soit vraiment très attentive à cette matière et qui n'a pas été la priorité ces dernières années. Je pense qu'il y a vraiment matière à réinvestir, au sein des services existants de l'administration. C'est pour cela que cela ne se concrétise pas à ce stade-ci, en tout cas au moyen de dépenses nouvelles.

M. Borsus (MR). – Quand est-ce que cela va se concrétiser ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Cela va se concrétiser par le fait que dans l'administration, les services vont être organisés d'une manière telle qu'il y aura des personnes impliquées sur la question ferroviaire spécifiquement et que l'on pourra identifier une cellule ferroviaire.

Il y en a déjà une aujourd'hui, mais je pense qu'il faut la renforcer. Une question d'attribution des tâches des personnes à l'intérieur de l'administration constitue donc la première étape.

Bien sûr cela se concrétise aussi par la discussion actuelle à différents niveaux, avec la SNCB, avec le niveau. Par la suite, cela se concrétisera dans les investissements pour les gares, là où nous sommes impliqué par rapport à la SRWT, les investissements de bus. Il y a donc une série de choses qui sont menées en parallèle.

Cela ne veut pas dire qu'à un moment donné il ne faudra pas dégager des budgets spécifiques peut-être pour une étude ou pour d'autres choses, mais cela, nous ne l'avons pas encore identifié ni prévu à ce stade-ci.

Concernant les interventions de Mme De Coster sur l'AB 01.02, je suis un peu surpris parce qu'en fait, les montants sont maintenus sur cet AB ou alors c'est une autre AB ? Je ne vois pas ce à quoi vous faites allusion.

Je peux en tout cas répondre sur la question des transports scolaires. Bien sûr, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire en réponse à des interpellations, notamment de votre part, c'est effectivement une préoccupation importante. Vous faites état d'un certain nombre de montants que nous devons intégrer dans l'ajustement, c'est un fait. J'arrive en cours d'année, nous devons faire l'état des lieux. C'est sûr que dans l'ajustement, nous sommes contraints d'ajouter les montants dus en fonction de l'activité réalisée au cours de l'année, même si cela conduit à une augmentation du budget, tout en dégageant de nouveaux moyens d'action pour de nouvelles politiques.

C'est ce que nous avons fait, je partage avec vous le constat selon lequel le budget n'avait pas été prévu en suffisance. En conséquence, les transports scolaires sont bien un sujet de préoccupation, en particulier pour les enfants fréquentant l'enseignement spécialisé, on sait toutes les difficultés que cela comporte, on s'en est exprimé déjà plusieurs fois. Différentes démarches sont en cours pour que la situation soit pris le plus sérieusement possible.

Concernant la question évoquée par M. Borsus sur l'intéressement dans les TEC, les études sur le fonctionnement interne etc., et la question du climat général dans les TEC. Il y a deux choses à dire. D'une part, le travail que vous évoquez est toujours en cours, concernant une analyse des méthodes de gestion et de la manière de travailler au mieux avec l'ensemble du personnel. Dans les prochains mois, on devrait connaître les résultats de cette démarche-là. Elle va certainement permettre aux TEC et à la SRWT de prendre un certain nombre de mesures internes et puis au niveau du Gouvernement, nous saisirons les résultats et nous pourrons peut-être encourager, susciter ou décider certaines choses.

Concernant les grèves, j'ai déjà eu l'occasion de répondre plusieurs fois mais vos chiffres sont excessifs. Il n'y a pas eu 10, 15 ou 20 grèves depuis mon entrée en fonction. Quand bien même elles ne seraient pas liées à mon action, il n'y en a pas eu autant que cela. Il faut aussi faire attention de ne pas colporter de chiffres qui sont démesurés et qui contribuent eux-mêmes à renforcer une image négative. Je n'ai pas le chiffre exact, on peut l'avoir pour tout à l'heure si vous le voulez, je pense que c'est environ cinq ou six. A chaque fois, ce sont des grèves partielles et parfois même très partielles. Au total, les personnes qui prennent le bus tous les jours, n'ont pas été confrontées, en moyenne, à plus d'un jour de grève. Je pense que c'est même nettement inférieur à cela. Comme je l'ai dit, On peut vous donner les chiffres exacts, je ne les ai pas sous la main. C'est très embêtant et je comprends bien que quand on a un jour comme aujourd'hui une grève, Monsieur le Président m'en parlait tout à l'heure, que l'on est concerné, qu'il n'y a pas de bus le matin et que cela n'a pas été annoncé, c'est tout à fait difficile à vivre pour les personnes. C'est un problème d'organisation majeure et c'est extrêmement désagréable.

Il faut aussi relativiser les chiffres et ne pas non plus exagérer la situation parce qu'en termes de jours de non travail, indépendamment de préavis ou pas de préavis, on est dans les statistiques. Je pense que le problème se situe au plutôt au niveau des grèves qui ne sont pas annoncées.

Concernant les études, on peut bien évidemment vous en fournir la liste, pas aujourd'hui mais on peut la transmettre prochainement.

Il nous reste les deux questions de M. Di Antonio mais j'ai déjà répondu sur la question des communes. La question de M. Borsus sur la question de la SOWAFINAL et du million d'euro alloué. C'était donc un montant unique *one-shot* pour 2009. Il s'agissait des études concernant les modes de transports structurant et donc, assez

naturellement, ce montant disparaît par la suite. C'est simplement une décision tout à fait précise.

M. Borsus (MR). – Il est toujours dans le budget.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Pour 2009.

M. Borsus (MR). – Oui

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – C'est bien cela.

M. Borsus (MR). – C'est un million d'euros donc 40.000.000 d'anciens francs et quelques broutilles. Pourquoi faire ? Qu'a-t-on étudié pour ce prix-là ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Ce sont les études sur les modes de transports structurants. Je peux vous donner un détail plus précis si vous le voulez.

M. Borsus (MR). – C'est un million d'euros d'études menées par la SOWAFINAL ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Cela va vite les études, je peux vous le dire.

M. Borsus (MR). – C'était sur quoi alors ? Le tram principalement ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Oui principalement le tram, mais je ne sais pas s'il n'y a que le tram.

M. Borsus (MR). – Y a-t-il eu d'autres dossiers ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Tout à fait.

M. Borsus (MR). – La question était le mécanisme, donc, vous adaptez légèrement la baisse, le million d'euros pour le groupe TEC, pour les performances réalisées en 2009 ? Comment calculez-vous cela ? Comment cela s'organise-t-il ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Ce montant-là est inchangé. Quelle diminution évoquez-vous ?

M. Borsus (MR). – L'intervention financière de la Région dans la prise en charge des primes d'intéressement à la réalisation des objectifs des contrats de gestion de la SRWT et des TEC. C'est 1.000.000 d'euros et je vois qu'il est adapté, donc, il y a un calcul qui est fait.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Oui, cela fait partie de la discussion qui a été faite avec la SRWT où l'on examine chacun des budgets.

M. Borsus (MR). – Ce n'est pas le résultat de l'application. Vous l'avez volontairement diminué.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – En fait, au niveau de la SRWT et de TEC, vous avez un certain nombre de dotations qui correspondent à différents objets. Mais je rappelle que la SWRT et les TEC ont leur propre budget. Donc, de toute façon, eux-même ont une capacité de réallocation interne sur base des budgets, du moment qu'ils respectent les missions. Ils ont leur propre gestion budgétaire. Dans la discussion qu'il y a eu avec eux, chacune des dotations a été examinée et j'imagine que c'est sur l'état des encours 2009. Il s'agit de la prise en compte précisément des jours de grève, ce sont les pénalités liées au nombre de jours de grève.

C'est un calcul qui est prévu systématiquement.

M. Borsus (MR). – Ce n'est pas pour vous emmener dans les dédales techniques, Monsieur le Ministre, mais vous renoncez à imposer le service minimum, à le négocier et vous diminuer, fut-ce symboliquement les primes à l'intéressement pour les performances. Je venais chaque fois à la réunion avec les chauffeurs que votre prédécesseur organisait ici, c'est quand même un signe. C'est 1.000.000 d'euros, ce n'est pas rien et le signe que vous donnez est que ce montant total est diminué. Donc, ce que vous donnez au personnel, au Groupe TEC, a diminué. Et c'est l'un de vos premiers gestes politiques, un des premiers signes que vous donnez au personnel. Je suis extrêmement attaché au dialogue social, je rencontre très souvent les organisations syndicales. Ce signe est lourd. Pour vous, ce n'est peut-être rien, mais je peux vous dire que diminuer de 5 % l'intéressement à des résultats quand vous parlez aux hommes, aux chauffeurs et aux syndicats, ce n'est pas l'idée du siècle. Je peux vous le dire, même symboliquement.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, si je peux répondre à cette partie-là, puis, je compléterai mes réponses sur les autres questions en suspens.

Je comprends bien sauf que cette partie-là est justement une application du contrat de gestion, c'est la prise en compte du nombre de jours de grève et

c'est le mécanisme existant. On peut en rediscuter et peut-être que psychologiquement, votre remarque est tout à fait pertinente, mais je pense que cela fera partie des choses qui doivent être mises sur la table dans le cadre du nouveau contrat de gestion.

M. Borsus (MR). – Un dernier mot là-dessus car je vois un problème dans le raisonnement. Monsieur le Ministre, à moins que vous soyez devin, nous sommes en novembre, il reste quelques semaines d'ici la fin de l'année, et vous me dites qu'il s'agit de l'application du mécanisme. En d'autres termes, on a calculé jusqu'à la fin de l'année, quelles seraient les performances, sur l'année 2009 complète, en termes notamment de résultats et de jours de grève. Vous étiez informé de celle d'aujourd'hui, par exemple ? Il y a évidemment un problème puisque le million d'euros est un calcul que l'on fait après l'année écoulée. C'est comme cela que cela se passe. On dit «*je veux bien consacrer un million d'euros*», c'est un espèce d'encouragement et en cours d'année, on le diminue ! Je suis assez surpris. Je pense que sur ce dossier-là, où la charge symbolique est forte, il faut être extrêmement prudent et je pense que réduire le montant de l'intéressement à destination des travailleurs, du groupe TEC, si effectivement il y a moins de grèves, cela me paraît un mauvais signe. Je voulais en faire la remarque. On verra à l'ajustement 2010 puisque c'est évidemment le seul moment où l'on pourra faire le bilan de l'effectivité, de la performance et de la continuité du service durant tout l'année écoulée.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je prends bonne note de votre remarque concernant le fait que peut-être ce n'est pas un bon système d'avoir des pénalités liées au nombre de jours de grève. Cet aspect sera discuté dans le cadre du contrat de gestion 2010. Nous n'avons rien modifié par rapport au système existant et par ailleurs, sur le nombre de jours, je n'ai pas le mécanisme détaillé sous les yeux, mais il est évident que le calcul est arrêté à une date donnée. On ne saurait pas attendre le 31 décembre avant de faire le budget. La manière de calculer cette diminution est prévue de manière claire.

Concernant les questions qu'il restait de M. Di Antonio, je reviens sue la question des véhicules propres. Nous avons diminué uniquement, ou en tout cas principalement, les moyens de paiement en raison de retards pris dans le traitement des dossiers. Nous n'avons pas du tout remis en question la subvention qui était une subvention importante, décidée par le Ministre Antoine en 2009, qui avait été prise un peu rapidement, j'avais déjà eu l'occasion de répondre à une question parlementaire sur ce dossier. Quand nous avons pris ce dossier en mains, certaines communes s'interrogeaient sur le type de véhicules électriques les plus intéressant et on s'est rendu compte qu'il y avait peut-être utilité d'avoir un cahier des charges. Un véhicule n'est pas écologique parce qu'il est électrique. C'est un critère un peu rapide. D'autre part, il existe une autre difficulté qui vient du fait que c'est un marché limité en Belgique et par cette dotation importante, on a créé un appel fort pour lequel les fournisseurs n'étaient pas à même de répondre rapidement. Nous avons donc un peu temporisé en écrivant aux communes concernées. Le subside n'a donc pas été remis en question, ni la répartition entre les communes mais nous avons proposé de prendre le temps de bien examiner les offres. Nous avons rédigé des éléments de cahier des charges au niveau de la Région, que nous leur avons transmis. Dans certains cas, nous avons pu faire des commandes groupées pour faire baisser les coûts et sur cette base, les communes ont pu poursuivre leur travail. Ce processus a provoqué un certain retard au niveau des factures et c'est la raison pour laquelle, en moyens de paiement, cela a été reporté sur 2010.

Voilà, je pense avoir répondu aux différentes questions.

M. le Président. – Nous en avons terminé pour la division organique 14. Nous sommes toujours dans l'ajustement 2009. Je passe aux matières «environnement», la division organique 15. Y -a-t-il des questions ou des demandes d'explications ?

La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – N'ayant pas pu vérifier si cela fait partie des corrections qui ont été déposée par le Ministre, je me permets de lui demander quelques explications parce qu'il y a des choses que je ne parviens pas à comprendre. Je me base sur le document budget d'ajustement 2009, programme 15.02. Lorsque je fais l'addition de tous les montants inscrits, allocation budgétaire par allocation budgétaire de la colonne 2009, je n'arrive pas au résultat que vous avez mentionné au bas du tableau. Idem pour les moyens de paiement. Lorsqu'on parle du budget initial, je n'arrive pas au résultat que vous mettez en fin de tableau. Et forcément si le résultat pour l'initial ne correspond pas à la réalité des chiffres, l'ajusté, qui se positionne en plus ou en moins par rapport à l'initial, ne pourra que poser des problèmes. J'ai essayé de trouver une explication parce qu'il s'agit d'un programme qui a été éclaté entre deux Ministres, entre le Ministre Benoît Lutgen et vous-même. J'ai vérifié que dans le budget tel que proposé par le Ministre Lutgen, il y a d'autres allocations budgétaires sous le même programme, il n'y a donc pas de confusion entre vos

allocations budgétaires et celles du Ministre Lutgen. Je me dis que cela ne peut pas être une explication pour expliquer le fait que le résultat de mon addition ne correspond pas au résultat de votre addition.

Si je compare les chiffres du budget 2009 avec la colonne 2009 pour le même programme 15.02, mais au budget 2010, là encore, je trouve des chiffres tout à fait différents. On tomberait pour ce qui concerne l'initial moyen d'action en 2009 de 15 millions à 4,8 millions. Pour les moyens de paiement, on passerait de 10,7 millions à 4,6 millions. Je reprends les chiffres du budget 2009 tels que vous les mentionnez dans le projet de budget 2010.

Je ne sais pas s'il y a une erreur, mais je ne parviens pas à comprendre.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Il y a plusieurs éléments à relever. Tout d'abord, pour le total du 15.02, je ne sais pas refaire le total, là maintenant, mais normalement, il a été vérifié.

Il y a, à mon avis, deux possibilités dans le calcul que vous avez fait, soit vous avez intégré les montants qui sont indiqués dont les arrêtés de réallocations. Or, ces sommes ne s'ajoutent évidemment pas. C'est une précision, mais elles ne doivent pas être ajoutées dans le calcul, sinon on les compte deux fois. Et la deuxième possibilité, c'est que vous avez pris le premier document et non pas le document rectificatif qui a été envoyé. Alors forcément, là, il y avait plusieurs erreurs.

M. Stoffels (PS). – Je n'ai pas encore pu découvrir le document rectificatif...

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Pourtant, il a été envoyé dans les temps celui-là. C'est le 7 bis programme justificatif rectificatif. Donc uniquement pour 2009. C'est celui-là qui est évidemment le bon document.

M. Stoffels (PS). – En additionnant l'ensemble des chiffres dans ce budget, j'arrive presque +/- à la moitié du montant que vous mentionnez en bas de tableau.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Mais c'est probablement qu'on avait à ce moment-là oublié de retirer les AB qui ont été transférés chez le Ministre Lutgen. C'est pour corriger ces erreurs-là qu'il y a eu un programme justificatif.

Normalement, je pense que le problème ne se pose plus. Mais bon, on peut évidemment le revérifier.

Par rapport à la colonne 2009 que vous évoquez dans le document de 2010, j'ai déjà eu l'occasion de m'en expliquer tout à l'heure. C'est justement la question des réallocations. En dehors des ajustements, l'administration pratique habituellement des systèmes de réallocations budgétaires qui sont principalement techniques, entre diverses AB à l'intérieur d'une même division. Il y a eu évidemment des réallocations de cet ordre-là dans le courant de l'année 2009, indépendamment même de mon arrivée. Ces réallocations ont donc été intégrées dans les montants que vous avez dans le tableau 2009, ce qui permet de voir la différence entre la colonne initiale 2009 y compris les réallocations et la colonne ajustée. Cela permet de voir les vrais choix que nous portons à l'ajustement. Par contre, dans le document 2010, les montants qui sont indiqués n'intègrent pas les réallocations. Ce sont les montants initialement votés.

C'est la même chose, mais c'est une information différente. Comme je l'expliquais tout à l'heure à Mme de Coster, si on voulait être tout à fait complet, il faudrait un tableau avec six colonnes en fait : l'initiale, l'initiale après réallocations et puis seulement l'ajusté. Alors on aurait toutes les informations, mais ça alourdirait aussi le document.

M. Stoffels (PS). – Cela veut dire que la colonne budget initial 2009, telle qu'elle est inscrite dans le programme 15.02 pour l'ajustement 2009, ne correspond pas au budget initial ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Cela correspond au budget initial, plus les réallocations. Il n'y a pas eu de changements politiques, mais ce n'est pas le budget tel qu'il a été voté. On a ajouté les réallocations à la hausse ou à la baisse. Elles sont chaque fois mentionnées. Quand vous avez par exemple le 15.02, le 12.06, la deuxième AB, il est indiqué 1.047 dont arrêtés de réallocations -3. Donc ça veut dire que le montant initial du budget initial était de 1.050. Donc c'est une question de présentation des données.

M. Stoffels (PS). – Même en tenant compte des réallocations, je n'arrive toujours pas au même résultat.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Je partage l'analyse.

M. Stoffels (PS). – Je m'excuse, mais je souhaiterais une explication.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Alors effectivement, il y a l'autre dimension, c'est le

splitsing des compétences entre le Ministre Lutgen et moi-même. Là, forcément, il y a des grosses différences, spécialement sur ce programme-ci, dès lors qu'une partie des AB se retrouvent dans le budget du Ministre Lutgen. De ce point de vue-là, la comparaison est difficile, mais c'est parce que la répartition des compétences a changé.

M. Stoffels (PS). – Le Ministre Lutgen arrive encore à d'autres résultats. Au lieu de 15 millions en moyens d'action, il arrive à 13,9 millions.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je n'ai pas vérifié le budget du Ministre Lutgen. De notre côté en tout cas, c'est la manière dont on a travaillé. Maintenant, mon technicien budgétaire peut regarder avec vous sur le temps du midi le détail.

M. Stoffels (PS). – J'ai consulté le budget du Ministre Lutgen pour voir si l'explication peut se trouver là dedans, vu que les allocations budgétaires qu'il mentionne sont différentes des vôtres. Je me dis qu'il ne peut pas y avoir confusion entre les deux séries d'allocations budgétaires même s'il s'agit d'un même programme budgétaire 15.02. Même en tenant compte des modifications suite à des réallocations, le résultat de l'addition que j'ai faite n'est pas le même que le vôtre.

M. le Président. – La parole est à Mme de Coster-Bauchau.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Première chose Monsieur le Ministre, je fais le même constat que M. Stoffels. J'ai fait des additions, des soustractions et j'arrive à la même constatation. Je demanderais peut-être à vos services de vérifier.

Ma deuxième question concerne les subventions aux secteurs autres que public visées par l'allocation de base 33.04. Puisque l'on se trouve en fin d'année 2009, comment faut-il intituler une nouvelle allocation de base faite en fin d'année, quand même pour un montant conséquent et pour lequel il n'y a pas d'explication ?

La même chose au niveau du 12.14.30 qui sont aussi des convention d'études et où on parle là de co-financement européens. J'aurais voulu avoir quelques explications pour ces deux nouvelles rubriques.

Enfin, par rapport à l'AB 72.01 relative au CRIE, on peut constater une baisse assez importante de l'allocation de base. Cela correspond-il à un retard dans certains projets de CRIE ? Pourriez-vous me dire quels sont les projets qui sont en retard ou en attente ?

M. Di Antonio (cdH). – Juste une petite remarque, mais sans doute une erreur matérielle. Concernant le programme 15.13 « prévention et protection air-eau-sol » une dotation à la SPAQuE apparaît. Dans le programme justificatif, on évoque une réduction de 120.000 euros, mais qui ne se retrouve pas dans le tableau : les chiffres sont maintenus à leur niveau initial.

M. Desgain (Ecolo). – Si on est toujours au programme 15.02, je vois trois allocations de base qui augmentent de façon assez sensible. Et j'aurais voulu en connaître les raisons. Cela concerne l'AB 12.06 sur les « études, participations à un séminaire et colloque » l'AB 12.14, « conventions d'études et contrats de service — cofinancement européen » et l'AB 33.04. Je voudrais savoir ce que cela vise, d'autant que dans le programme justificatif, l'explication n'y figure pas.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Les différentes questions qui ont été posées trouvent une bonne partie des réponses dans le *splitsing*. Je mesure bien que ce n'est pas facile mais là, je ne sais pas y faire grand chose. Le principe même du changement de l'attribution de compétences complique forcément les choses en termes budgétaires.

Quand des AB sont bien identifiées entre les différents ministres qui sont regroupées dans d'autres compétences — et il y en a eus bien entendu -, elles sont attribuées au nouveau ministre, mais nous avons eu le problème sur un certain nombre d'AB avec le Ministre Lutgen qui concernaient inévitablement les deux ministres.

C'est le cas par exemple des CRIE. Dans ce cas là, nous avons dû scinder les AB en deux parties et donc nous avons dû créer aussi de nouvelles AB, mais au départ de montants existants. C'est pour cela qu'au lieu d'avoir un montant principal, on arrive à deux montants inférieurs, mais c'est simplement cette explication-là.

Pour 2009, cela complique les choses. En 2010, forcément, on sera revenu dans un autre système. Et donc, pour ce qui concerne les CRIE, il n'y a pas de réduction tel que vous l'évoquez. J'ai la compétence de la tutelle sur les CRIE et puis j'ai évidemment la responsabilité des études concernant l'environnement. Le Ministre Lutgen a quant à lui une série de budgets spécifiques concernant les études, concernant la nature, qui sont dans ses attributions.

Une partie de l'AB a donc été transférée dans son budget. Il n'y a donc pas du tout lieu à s'inquiéter

pour les CRIE. C'est simplement l'explication de cette réorganisation des compétences.

Concernant l'AB 33.04, elle résulte aussi du *splitsing*. Dans cette logique, certaines AB nouvelles sont créées puisqu'une AB doit devenir deux AB. C'est le cas pour celle-ci : une AB existait, simplement elle a été dédoublée.

Par contre, pour la 40.04, il s'ait d'une AB qui est alimentée au fur et à mesure au départ de la DO 32. C'est en fonction des besoins qu'elle est alimentée au fur et à mesure.

Concernant la question sur la SPAQuE de M. Di Antonio, cela s'explique par le fait qu'il a été demandé un ordre de recette complémentaire à la SPAQuE, dans la mesure où on ne pouvait pas aller au-delà en termes d'augmentation et donc c'est compensé évidemment dans la partie recettes. C'est cela qui explique l'augmentation que vous avez identifiée. Parce que l'argent était déjà engagé évidemment au niveau des dépenses.

M. le Président. – Nous sommes toujours dans la DO 15. Y'a-t-il a d'autres demandes ?

M. Desgain (Ecolo). – Je vois que le budget destiné à la police et aux contrôles diminue quelque peu sur l'allocation de base 12.02. Je pense que nous avons intérêt à avoir un service de police et de contrôle qui soit efficace dans le secteur de l'environnement, parce que nous entendons encore régulièrement dans les différentes régions des riverains d'exploitations ou de centres d'enfouissement technique ou autre se plaindre de l'insuffisance du contrôle, du fait que les heures d'ouverture des services restent relativement réduites par rapport à la plage d'activités des entreprises qui doivent être contrôlées.

J'aurais donc voulu savoir ce qu'il en était. Je sais qu'il y a déjà un travail qui a été engagé pour que cela soit plus une police qu'une administration — en tout cas un service de contrôle plus qu'un service d'administration. Je pense qu'il faut en tout cas poursuivre ce travail-là pour que, sur le terrain, on s'aperçoive qu'il y a effectivement une amélioration dans la fréquence et la qualité des contrôles qui sont faits.

M. Borsus (MR). – Je voudrais, Monsieur le Ministre, vous demander de nous faire le topo concernant les fonds. C'est évidemment un outil extrêmement important. Les montants sont souvent considérables. On sait qu'on parle de photographie au 1er janvier de l'exercice 2009. Il y a néanmoins des variations, en ce compris concernant cette photographie et puis dans le prolongement évidemment, on examinera la projection dans le budget 2010.

Quelle est votre analyse de l'évolution de ces fonds ? Et quels sont les problèmes éventuels que vous constatez ?

Si je me permets de le faire, c'est parce que nous avons eu de vastes débats intéressants le plus souvent avec le Gouvernement antérieur concernant la taxation des déchets, la perception, les recours, etc.

Je voudrais simplement vous demander, concernant les Fonds, votre analyse de ceux-ci, les mouvements, lorsqu'il y a des mouvements constatés. Je prolonge ma question sur le budget 2010 — soit maintenant, soit plus tard, comme vous le souhaitez — y a-t-il des querelles juridiques importantes ou des décisions juridiques qui seraient tombées à propos de la perception d'un certain nombre de recettes qui concernent ces Fonds ?

Cela me paraît important parce qu'il se chuchote presque à haute voix qu'il y aurait des querelles juridiques fortes — certaines seraient abouties -. Je ne sais pas ce qu'il en est et donc nul doute que vous y avez planché, compte tenu de l'ampleur de ces montants. Quelle est votre analyse ? Y a-t-il des problèmes ? Quelle est votre explication des mouvements et avez-vous des intentions aussi ? Parce que tout cela, évidemment, c'est le bras armé en termes de financement d'un certain nombre de politique.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry, pour répondre sur le programme 15.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Concernant l'intervention de M. Desgain sur la police et le contrôle, dans le budget 2009, on est dans une situation d'état des lieux. On n'a rien supprimé de particulier. On a fait l'état des engagements et on vu là où on pouvait récupérer.

C'est ce qui s'est passé ici et j'attire votre attention sur le fait que la diminution porte sur l'AB 12.02, c'est-à-dire « achat de biens et services non durables spécifiques au programme analyse, relations publiques, documentation, participation à des séminaires, frais de réunion y compris frais de fonctionnement des services SOS pollution ». Une série de frais qui se retrouvent dans cet AB pouvaient tout à fait être diminués sans mettre à mal le service. Cela n'empêche pas que pour l'avenir, nous puissions nous poser les questions que vous évoquez. Il est clair que c'est un des sujets de préoccupation que nous aurons aussi pour la suite.

Concernant les différents Fonds, Monsieur Borsus, je pourrais vous répondre plus complètement tout à l'heure. Je ne dispose pas de tous les éléments sous les yeux. Je peux peut-être regrouper 2009-2010 comme cela, on peut faire une réponse un peu plus complète sur cet élément-là.

M. Borsus (MR). – Pas de problème, Monsieur le Ministre, je comprends tout à fait. Je me permets d'insister sur le volet contentieux. Y a-t-il eu des décisions qui sont tombées ? Y a-t-il des fragilités ou pas ? Je trouverais extrêmement important que s'il y a des difficultés vous puissiez nous en faire écho et, s'il n'y en a pas, vous puissiez simplement nous le confirmer.

M. le Président. – On examinera cela avec le budget 2010. Sur la division organique 15, il n'y a plus de problème, de question ? Je suis alors dans la dépense aménagement du territoire, logement, patrimoine, énergie, division organique 16.

La parole est à Mme de Coster.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – C'est une question en rapport avec la politique foncière régionale où l'on constate une diminution dans l'article 63.02 et 71.01 des subventions aux pouvoirs locaux.

J'entendais votre prédécesseur, puisque l'on parle de 2009, qui toutes les semaines ou à peu près, affirmait qu'on allait créer du logement, investir dans l'accessibilité au logement et à la propriété. Qu'en est-il entre les discours et les faits ? À la lecture de votre justification, Monsieur le Ministre, cette politique n'a pas pu se développer suffisamment à ce stade et nécessite une série de réflexions stratégiques avant d'être réactivée. Je serais vraiment très intéressée de savoir ce que cela sous-entend. Qu'avez-vous comme échéancier en 2009 et principalement en 2010 ?

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

M. Borsus (MR). – Je voudrais constater avec vous combien ceci consacre l'extrême difficulté de la politique de réhabilitation des sites. Les SAR vont à peu près. Par contre, les SRPE, c'est un zéro sur tout la ligne. J'ai relu avant-hier les commentaires qui ont été faits dans cette Commission, au moment où l'on a présenté ce mécanisme. C'est incroyable : on a l'impression d'être sur une autre planète quand on voit ce que l'on annonçait et ce qui a été réalisé. Je n'en reviens pas, mais convenons ensemble que ceci consacre la faillite de la modification de l'approche intervenue, pas tant en ce qui concerne les SAR — bien qu'il existe de grandes difficultés néanmoins — mais pour ce qui concerne les SRPE, où c'est un bide absolu. On ne peut pas avoir des résultats positifs à tous les coups mais là, c'est vraiment, un double, un triple, un quadruple zéro pointé.

Je voudrais également vous interroger concernant deux allocations de base qui, pour la première concerne les « honoraires d'avocats, d'experts judiciaires et de personnes étrangères à l'administration ». Si j'ai bien compris, mais je ne suis pas un spécialiste du budget, il n'y a d'ailleurs pas que dans ce chapitre de l'aménagement du territoire : on en retrouve ailleurs, suivant les matières. Ici, je vois que le crédit est ajusté aussi bien en engagement qu'en ordonnancement à 941.000 euros. C'est le total de ce qui est prévu comme honoraires d'avocats, d'experts, si je comprends bien le descriptif de l'allocation de base. Pourriez-vous nous expliquer à quoi cela correspond et pourquoi pas nous donner une liste des honoraires, frais d'expertises consentis. Il s'agit de sommes considérables. Ici, on a non seulement un crédit initial qui est important, mais on l'ajuste encore à la hausse.

Dans le même ordre d'idée, la Région, dans sa grande sagesse, a néanmoins été condamnée, si je comprends bien. On doit exécuter de jugements et des arrêts où la Région elle est condamnée au paiement d'indemnités et de cautionnements éventuels.

Je vois qu'on avait 102.000 euros à l'initial et puis on ajuste aussi à la hausse. J'ai une double perplexité, ce type de perplexité qui devient vite une douleur quand on ne la traite pas, quand on ne la soigne pas, quand on l'accompagne pas de toute sa tendresse intellectuelle. Monsieur le Ministre, pourriez-vous nous expliquer ce que la Région peut faire avec des sommes aussi considérables ?

Je me permets de glisser vers une petite question un peu plus difficile peut-être : il y a une direction générale dans votre département, un service juridique et des juristes éminents. D'ailleurs, ils accompagnent souvent les Ministres dans leurs réflexions ; ils préparent les textes, les arrêtés etc. Comment se fait-il que nonobstant les grandes qualités des équipes dont vous disposez — quand je dis vous c'est le Gouvernement en général — à la fois au sein de la DGO 4 et à la fois au sein des services transversaux, la Région doive consentir des honoraires pour des expertises extérieures aussi importantes et que nonobstant le double concours en interne des capacités que je viens de saluer et en externe, des capacités que très chèrement la Région a décidé de s'accorder, nous soyons néanmoins poursuivis ou en tout cas amenés à payer des sommes aussi considérables que celles prévues dans l'AB 31.01 ? D'autant que dans des situations de crise et de difficultés, chaque euro ainsi perdu par la

Région est un euro que l'on pourrait par exemple investir dans le logement social ou, là, des familles attendent que l'on ait une vraie politique sociale qui soit réactivée, ou dans d'autres domaines, bien évidemment.

J'en viens à ma question, parallèle, mais qui a toute son importance : où en est-on avec la direction générale de votre département ? Je crois savoir que le titulaire de la fonction au sein de votre département quitte sa fonction au début de l'année prochaine, donc, je n'imagine pas que les choses ne soient pas en route. Qu'avez-vous prévu dans le dialogue avec le Ministre fonctionnel en charge de la Fonction publique concernant, non seulement la direction générale de la DGO4 ? Quelle est votre vision ? Qu'en est-il des inspecteurs généreux, parce qu'après le niveau 1, il y des gens qui sont aussi des gens de grande qualité, qui doivent entourer. Qu'attendez-vous au niveau de la procédure de désignation des A3, puisqu'il y en a qui vous concerne dans vos compétences ? Comme c'est le premier moment où l'on arrive à l'ajustement dans cette compétence, *sensu stricto* de l'aménagement du territoire, puis-je vous demander très clairement, avec la franchise qui honore les vrais débats parlementaires, ce que vous avez prévu ou ce que vous négociez avec vos Collègues du Gouvernement ?

M. le Président. – Sur le programme 16, y a-t-il encore des questions, des remarques ?

La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Une petite question concernant le programme 16.02. Je constate qu'il y a une augmentation assez substantielle dans l'allocation budgétaire 43.01, consacrée aux subventions aux communes, pour couvrir des dépenses relatives à la conception et à la mise en oeuvre d'outils nécessaires à la décentralisation en participation en aménagement du territoire. Je me dis, en voyant cette augmentation, qu'il va y avoir plus de communes qui vont participer à ce processus de décentralisation et de participation citoyenne pour toutes les questions qui concernent l'aménagement du territoire. Mais en lisant le détail de cette allocation budgétaire, je m'aperçois que c'est tout simplement pour couvrir des déplafonnements de subsides qui peuvent être octroyés ou encore pour couvrir tout simplement l'augmentation de subsides qui existent. Il y a une augmentation assez importante pour ne rien faire de nouveau, tout simplement pour couvrir ce qui existait déjà. Si mon interprétation est fausse, dites-le moi.

M. le Président. – La parole est à Mme De Coster.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – J'avais juste une petite question par rapport à l'AB 33.03 relative à la subvention en matière d'aménagement du territoire où l'on voit que l'on a opéré différentes réductions à des ASBL, à des maisons d'urbanisme, etc., mais que l'augmentation est due parce que l'on n'a pas budgété une convention avec l'Union des Villes et des Communes. Je voudrais avoir quelques explications à ce sujet.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Madame de Coster, sur cette dernière question, cela sera d'ailleurs une réponse identique pour probablement plusieurs questions. Pour le budget 2009, nous partons évidemment de l'état des lieux. Nous ajustons les montants en fonction de là où en sont les dossiers et y compris des choses qui ont été engagées, soit qui ont été sous-estimées éventuellement, ou des choses qui ont été engagées au cours de l'année par le précédent Gouvernement et que nous devons maintenant acter dans l'ajustement.

C'est le cas pour l'Union des Villes et Communes, c'est un fait. Je ne saurai pas vous donner beaucoup d'explications par rapport à cela si ce n'est qu'on doit respecter l'engagement qui a été pris par le Gouvernement précédent, un engagement qui n'avait pas été budgété dans le budget initial.

Concernant l'état des lieux qui a été fait par M. Borsus, à propos des SAR et des SRP, j'en prends bonne note. Nous en avons déjà discuté en partie dans les questions et interpellations antérieures. Il est clair que cela alimentera aussi nos réflexions.

Sur les honoraires d'avocats, on peut certainement produire, dans la même logique que les autres documents que je vous ai promis tout à l'heure, une liste des différents montants. Il est vrai que ce sont des montants importants, que ce soit en honoraires d'avocats ou en condamnation, là aussi, il s'agit d'un état des lieux. Malheureusement, cela impacte fortement le budget 2010. On pourra en reparler plus tard.

M. Borsus (MR). – On peut le faire dans la foulée parce que je suis sidéré par le montant que vous prévoyez. Si j'ai bien compris, nous parlons de 2500 milliers d'euros que vous prévoyez en 2010 pour les condamnations. Vous prévoyez que la Région va être condamnée à hauteur de 100 millions d'anciens francs en 2010.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – C'est effectivement l'estimation qui a été réalisée par l'Administration sur base des contentieux en cours, et nous n'avons même pas pris les pires estimations. C'est un fait, c'est vraiment une question de bonne gestion budgétaire.

M. Borsus (MR). – Par rapport à quoi allons-nous être condamnés à payer 100 millions de francs ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Il s'agit de la somme des contentieux.

M. Borsus (MR). – Oui d'accord, mais il doit y avoir des monstruosité là-dedans. On parle de 2,5 millions d'euros en prévision, ce dans un budget difficile... C'est un fait politique majeur. Un ministre peut dire qu'il a un héritage qui le conduit à croire qu'on va devoir payer 100 millions de francs belges d'indemnité ou de pénalité, de jugement ou peu importe, alors qu'on crève tous de misère, mais que se passe-t-il ? Il doit y avoir des gros morceaux là-dedans, il ne peut s'agir de petites condamnations l'une après l'autre. Quel est le vrai problème ? Il y a quelque chose derrière cela Monsieur le Ministre.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Monsieur Borsus, je comprends parfaitement votre perplexité, je la partage également. Personnellement, je n'ai pas porté d'évaluation personnelle ou politique par rapport à cela. J'ai fait confiance aux estimations de l'Administration, qui suit évidemment l'ensemble des contentieux ouverts. C'est bien un fait politique, mais pas de mon chef. Pour ma part, je l'ai reporté dans un souci de bonne gestion budgétaire. Il y a une conjonction de choses, peut-être pourrions-nous analyser la liste plus précisément, il y a beaucoup de conflits ouverts qui risquent d'aboutir en cours de l'année prochaine. C'est l'ensemble de toutes ces estimations qui aboutissent à ces montants. Il est vrai que c'est un problème en soi. Nous voulons examiner au mieux les choses. Je reviens sur votre première intervention, il s'agit là d'une prévision, tant mieux si c'est moins et tant mieux si les choses se reportent aussi dans le temps. Mais c'est ce que nous avons estimé à ce stade-ci avec l'Administration.

Au delà de cela, vous parliez des juristes et des honoraires, je pense que cela est lié. On doit aussi pouvoir s'appuyer, dans une certaine mesure, sur des services externes pour des services tout à fait spécialisés, des consultations pour lesquelles il n'y a pas forcément les compétences disponibles dans l'Administration, dans le cadre de conflits particuliers, ou pour agir tout simplement en tant qu'avocat ou là, la Région doit se faire assister dans les différents procès en cours. On me dit que la liste est déjà dans le programme justificatif, dans l'AB 30.01. Nous avons donc cette préoccupation à la fois d'anticiper au mieux ce genre de condamnation et donc d'être bien assister en amont et de contribuer, ce sera notre souci à tous lorsqu'on nous aurons des discussions de fond en matière d'aménagement du territoire, à ce que les législations aboutissent le moins possible à ces conflits de cet ordre, en travaillant sur la lisibilité et la clarté des réglementations et sur leur stabilité juridique. C'est ce qui est clairement évoqué dans Déclaration de Politique régionale.

En qui concerne les mises à zéro des AB 63.01 et 71.01 que Mme de Coster a évoquées, je répète que c'est un état des lieux. Cela vient du fait que ces AB n'ont pas été mobilisées. Par conséquent, nous avons récupéré cet argent pour pouvoir l'affecter ailleurs. Ce n'est pas un choix politique fait à ce stade de l'année, cela n'ampute aucune politique particulière. C'est un état des lieux : ces montants n'ont pas été engagés.

Concernant la question de M. Borsus sur l'ADGO4, c'est effectivement une question importante qui n'est pas simple à résoudre et qui nécessitera encore quelques travaux. Les concertations sont en cours au sein du Gouvernement, notamment avec mon collègue de la Fonction publique et plus globalement au sein de Gouvernement pour trouver la meilleure solution en fonction des personnes disponibles et des procédures possibles. Je ne peux donc pas vous donner de réponse précise aujourd'hui mais je vous assure qu'il y a une certaine urgence à prendre en compte ces difficultés, dès lors qu'elles posent des problèmes organisationnels. Ce n'est jamais bon d'avoir des administrations dans des situations provisoires. Nous en avons le souci mais ceci demande encore un peu de concertation au sein du Gouvernement.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je ne viens pas faire une discussion budgétaire pour entendre, sur des éléments essentiels, qu'il faut un minimum du timing, et l'absence d'approche du Ministre sur la Direction générale de son département. Le problème est important. On peut me faire ce type de réponse sur 80 % des questions que mes collègues et moi-même allons poser jusque 2014. Je souhaite très clairement reposer la question au Ministre. Vous savez qu'il y a un renouvellement, un problème au sein de votre Direction générale et je vous demande quelle est votre foi en tant que ministre ? Vous n'êtes pas Ministre de la Fonction publique, certes, des délibérations doivent êtres prises en Gouvernement, mais vous ne pouvez pas en Commission budgétaire, sur un élément majeur de la législature passée, une saga publique et

médiatiques, à propos de laquelle des sites Internet anonymes ont été créés au sein de l'administration, du jamais vu, me répondre «*on parle*». Non, je souhaite avoir une réponse, que souhaitez-vous? Quelle procédure? Sinon, on ne fait pas de débat, on se sert aimablement la main et puis on continue à réfléchir et à discuter. Je souhaite que vous donniez un minimum de signes s'il vous plaît.

M. le Président. – Voulez-vous compléter votre réponse Monsieur le Ministre?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – La balle n'est pas directement dans mon camps, j'entends bien que je peux avoir un avis et des souhaits quant au fait qu'il est absolument nécessaire que les administrations fonctionnent au mieux et donc que la situation que vous evoquez ne peut pas perdurer. Je suis tout à fait d'accord avec cela. Deuxièmement, je pense que vous conviendrez avec moi que la solution qui va être trouvée doit être solide juridiquement, doit être indiscutable dans le fonctionnement des administrations et dans sa transparence, sans être improvisée. De ce point de vue là, les choses sont en discussion, elles n'ont pas abouties, ne dépendent pas uniquement de ma seule responsabilité et, à ce stade, je ne vous ferai pas d'annonce par rapport à un sujet aussi grave que celui-là.

Même par rapport aux procédures, je pense que vous mesurez, comme moi, que la situation est complexe et que les procédures ne sont pas évidentes en soi, qu'elles doivent être examinées précisément. Ce travail est en train de se faire et il est d'abord du ressort de mon collègue de la Fonction publique. Je répète que cette Direction générale ne me concerne pas seul. Il y a d'autres parties qui concernent d'autres ministres, au-delà du Ministre de la Fonction publique. Bien sûr qu'il y a une certaine urgence, mais je ne peux pas me permettre, dans un débat comme celui-là, qui concerne des personnes, une administration, et des aspects juridiques, de vous donner une réponse plus précise. J'en suis désolé mais en tout cas, je vous confirme qu'on est bien conscients de l'importance du sujet.

M. le Président. – Avez-vous une réponse Monsieur Borsus? La réponse est aux Parlementaires.

M. Borsus (MR). – Je suis d'accord avec le constat du Ministre. C'est important, c'est urgent, cela doit être concerté. Mais justement, parce que c'est important et c'est urgent, que les choses avancent! Très clairement, plaidez-vous pour relancer l'appel concernant la procédure de désignation des mandataires qui sont des fonctionnaires généraux dirigeants, oui ou non? Je peux quand même demander cela au Ministre fonctionnel. Votre choix est-il de dire «*publions quelque chose*» ou avez-vous fait un autre choix? Jusqu'à quand acceptez-vous de vivre avec des «faisant fonction» à différents niveaux? Quelle est votre approche? Je ne parle à aucun moment de personnes évidemment, je ne le fais jamais. Par contre, le minimum serait de nous indiquer votre volonté. On ne peut pas dire que c'est important, que c'est urgent, et continuer à palabrer et en même temps constater que la Région se fait condamner dans toute un série de dossiers, recourt à des sommes colossales et envisage même de se faire condamner l'année prochaine à hauteur de 100 millions de francs? Et cela pourrait encore être ajusté, c'est impossible. Et on reste les bras ballants, ça ne va pas.

M. le Président. – Si c'était votre dernière réplique M. Borsus, la parole est à Mme de Coster.

Mme de Coster-Bauchau (MR) – Je voudrais revenir aux subventions de l'allocation de base 43.01. Dans son justificatif, le Ministre donne plusieurs scenarios. Or, le montants qui a été prévu dans le crédit ajusté ne tient pas compte des nouvelles subventions qui ont été introduites en 2009 puisqu'on arrive à 1,836 millions d'euros. Dire qu'on va tenir compte des trois scenarios par rapport au budget qui a été ajusté me semble incorrect. Je voudrais une explication par rapport à ce que vous avez réellement prévu.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – C'est bien ce que je pensais. Cela se pose à différents endroits dont à celui-ci. Vous avez dans le programme justificatif la liste des dossiers qui sont rentrés à l'Administration, mais il y a trop de dossiers par rapport à que ce qu'il sera possible d'assumer budgétairement. Donc, les montants correspondent à ce qu'il sera possible d'assumer budgétairement et tous les dossiers ne pourront pas être honorés. C'est vrai pour d'autres postes aussi, c'est un état des lieux des dossiers rentrés. Mais il n'y a pas d'engagement par rapport à l'ensemble des ces dossiers.

Mme de Coster-Bauchau (MR) – Permettez-moi de revenir sur le texte, je lis, «*en ce qui concerne les ordonnancements, la proposition tient compte des trois scenarios*». Je pose donc la question parce qu'entre ce que je lis et ce que je vois, il y a une différence.

M. le Président. – On cherche la réponse Mme de Coster. Y a-t-il d'autres interventions?

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, si je comprends bien votre réponse, vous nous indiquez que vous n'avez pas l'intention d'honorer l'ensemble des crédits promis aux communes.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Les dossiers rentrés, mais pas promis. C'est justement toute la différence.

M. Borsus (MR). – Vous parlez de toutes les communes qui bénéficient, pour leur CCATM et pour leurs conseillers en aménagement du territoire, du dispositif. On a en mémoire dans cette Commission que votre prédécesseur a souhaité faire de cela une pierre angulaire de son action. Il a démontré avec de nombreux d'arguments combien ce choix politique était essentiel et donc, vous héritez de ce choix politique et vous nous dites, maintenant que les dossiers sont entrés à l'administration, les dispositifs ont été mis en place, la communication a été faite aux communes, les dispositifs ont été installés, les CCATM ont été modifiés avec parfois des bêtises de première catégorie parce que l'on a dû modifier les CCATM pour respecter le nouveau texte. On a dû faire des appels, les communes ont parfois engagés des conseillers en aménagement du territoire qui répondaient aux conditions. Dites-moi que je comprends mal. Maintenant, vous dites «*je ne sais pas les payer donc je n'honorerai pas tous les dossiers*», c'est bien cela? C'est juste une question de délais? Vous allez payer début 2010 tout ce qui est rentré avec effet rétroactif, c'est plutôt cela, je suppose.

M. le Président. – Ne faites pas les réponses et les questions, Monsieur Borsus. La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je reprends mon explication, et je complète avec la question de M. Borsus. Comme je le disais, là où il y a eu des engagements vis-à-vis des communes, les engagements sont honorés, c'est le cas par exemple, pour ce que j'ai répondu tout à l'heure à M. Di Antonio, concernant les subsides aux véhicules électriques. Des courriers ont été envoyés aux communes, nous n'avons absolument pas remis cela en question et donc, cela reste valable et c'est étalé en paiement. Les engagements seront tout à fait honorés. Il y a évidemment d'autres postes budgétaires comme celui que vous évoquez où il y a des demandes, des dossiers qui sont à l'administration, mais qui vont au-delà du budget prévu et où, malheureusement, nous ne pouvons pas intégrer la totalité des budgets dans l'ajustement. Effectivement, on est au-delà de ce qui a été promis aux communes et là, il n'y aura effectivement pas de possibilité d'honorer toutes les demandes. En revanche, sur la question plus précise que vous posez, cela ne concerne pas les CCATM, en réalité, cela concerne les PCA et les RUE. C'est là qu'il y a en effet un excès de demandes qui ne peuvent être rencontrées. Mais sur la partie CCATM, les demandes sont honorées.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Excusez-moi, il y a quand même une subvention.

M. Borsus (MR). – Ils ont lancé leur mécanique avec la mécanique de subvention qui est prévue etc. Ils ont eu des contacts avec l'administration qui leur a dit oui, si vous faites cela, voilà comment cela va se passer. Et puis, et vous n'y êtes à nouveau pour rien, vous dites que vous n'avez pas le budget et que vous ne payez pas.

M. le Président. – La parole est à Mme De Coster.

M. Borsus (MR). – Donc, on a fait un appel d'air volontairement sur cela.

M. le Président. – La parole est à Mme De Coster

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Je voulais rebondir sur ce que mon Collègue a dit, à savoir que le taux de subvention a été modifié. Les gens sont rentrés dans ce type de projets. Je vois, en lisant les dates, que les dossiers qui ont été introduits à l'Administration parfois même en 2008, vont peut-être, aujourd'hui, rester sur le carreau.

Premier scénario, il y aura un budget total pour 1.139.000 euros, scénario deux: 1.469.000 euros. De plus, si on regarde votre crédit ajusté, on est à 1.306.000. On est entre les deux qu'allez-vous diminuer dans le scénario deux, puisque là on est à 1.469.000? Je pense qu'il est plus que temps de réfléchir à la politique que vous allez avoir à ce niveau-là parce qu'il y aura tous les dossiers qui sont en attente et tous ceux que les communes croient qu'elles vont encore pouvoir introduire puisqu'elles peuvent avoir 80% de subventions. Je trouve que c'est vraiment un très mauvais message par rapport aux pouvoirs locaux.

M. le Président. – Sur l'ensemble de cette DO, Y a-t-il d'autres interventions? La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Je souhaitais tout simplement revenir, très brièvement sur la question soulevée par M. Borsus, concernant les honoraires d'avocats, l'allocation budgétaire 12.10 et l'exécution des jugements et arrêts, c'est-à-dire l'allocation budgétaire 30.01.

Si j'ai bien compris la réponse du Ministre, c'est que les honoraires d'avocats, allocation budgétaire 12.10, couvrent à la fois les notes d'honoraires d'avocats pour des avis qu'ils ont rendu, mais aussi pour des plaidoyers ou pour des travaux qu'ils ont fait en tant qu'avocat dans des dossiers contentieux. La base juridique étant le CWATUP, dans la DPR, nous avons prévu une évaluation du CWATUP, je suis donc particulièrement intéressé à connaître le contenu des travaux pour savoir quels sont principalement les articles qui ont donné lieu à des contentieux. C'est une information de base qu'il ne me faut pas maintenant, mais dans le courant du mois ou des mois qui suivent. Cela peut être une base de données assez intéressante pour nous permettre de voir quels sont les articles du CWATUP qui, jusqu'à présent, ont donné le plus lieu à contentieux.

Pour ce qui concerne l'allocation budgétaire 30.01, je vois effectivement qu'une liste est mentionnée dans cet article et qui renvoie vers une codification. Je souhaite une explication, il y a des chiffres CX88, CX92, CX96, CX95 et CX2004. S'agit-il d'une codification en fonction de l'année à partir de laquelle la procédure a été initiée, auquel cas, il s'agirait de vieux dossiers qui aboutissent maintenant ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Monsieur Stoffels, effectivement vous avez raison, cela tient bien compte de la classification selon l'année et donc comme je le disais tout à l'heure, je pense qu'il y a une conjonction de beaucoup de recours, mais aussi d'anciens contentieux qui aboutissent maintenant. C'est une partie de l'explication que j'avais donnée tout à l'heure aussi. Vous avez totalement raison sur la question des articles du CWATUP, cela mérite de faire partie de l'évaluation que nous allons mener, et qui doit être forcément une évaluation limitée, qui ne soit pas une usine à gaz pour aboutir à des mois et des années de délais d'évaluation sans ce que ne soit très efficace.

Comme je l'ai déjà exprimé précédemment, je pense qu'il faut définir un mécanisme qui soit efficace et qui puisse aboutir raisonnablement dans les prochains mois. C'est clair qu'examiner quels sont les articles du CWATUP qui ont abouti à ce genre de difficultés, constitue une information très utile.

Concernant la question de Mme De Coster, je pense qu'on est effectivement dans la situation où le budget ne permet pas de tout faire et même si des annonces ont peut-être été faites par le précédent Gouvernement il y a quand même un fait majeur en dehors du changement de Gouvernement, c'est cette crise économique qui est difficile pour le monde et qui, forcément, a un impact dans le budget. On ne sait pas être indolore dans tous les budgets. Reste la difficulté que nous avons sur ce type de budget, dans la mesure où il n'y a pas eu par le précédent Gouvernement d'arrêt de critères de sélection et de plafonnement. On arrive effectivement à des montants qui augmentent d'une manière non maîtrisable et donc, nous ne sommes pas en capacité d'y faire face, sauf en les reportant sur d'autres budgets qui nous paraissaient difficiles à réduire davantage et de les honorer autant que faire se peut.

Nous avons été obligés de prendre cette orientation. Cela ne veut pas dire qu'il n'y en aura aucun qui sera honoré mais on ne saura pas honorer l'ensemble des dossiers.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Je me permets de vous dire que j'ai quand même un peu de difficulté par rapport à ce genre de raisonnement. Si j'avais dû diminuer certains moyens, j'aurais peut-être diminué des moyens dans des études et dans des communications, etc. Lorsqu'une promesse est faite, si la Région commence à ne pas tenir ses engagements, où va-t-on ?

M. Di Antonio (cdH). – Si on prend l'exemple du rapport urbanistique et environnemental, je pense que le CWATUP prévoit qu'il peut être financé. Par conséquent, soit on change le CWATUP et il n'est plus financé à l'avenir soit cela reste tel quel. S'il est prévu que le CWATUP soit financé, une commune peut introduire sa demande et y a droit. Je ne pense pas qu'il y ait un mécanisme qui puisse simplement, par manque de moyens, limiter cette possibilité-là. Ce serait problématique parce qu'actuellement, dans les communes, on travaille sur base du CWATUP. Les règles étant ce qu'elles sont, les rapports urbanistiques et environnementaux, pour prendre cet exemple, qui sont demandés doivent être financés évidemment.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – C'est clair qu'il y a effectivement différents types d'engagements de la Région et c'est bien de cette façon-là que nous allons examiner les choses.

Pour la question de Mme De Coster, je m'excuse, j'avais oublié de répondre sur le 63.01 et sur le 71.01. Les AB correspondant, donc 250.000 et 125.000 euros, ne constituent pas la politique foncière. L'intitulé des articles le précise et ces

articles n'ont pas été activés pendant cette année. Donc, de nouveau, dans la même logique de l'ajustement 2009, on a pris acte des niveaux d'engagement et de ce qui était nécessaire de maintenir pour cette année-ci.

On n'allait pas maintenir un budget dont on savait que d'ici la fin de l'année, il ne serait pas mobilisé.

M. le Président. – Sur l'ajustement budgétaire, puisque nous sommes au bout des différentes divisions organiques sur l'ajustement budgétaire, avez-vous d'autres remarques ou questions ?

La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – J'avais demandé de vérifier l'exactitude des calculs pour le programme 15.02. je souhaiterais quand même que la vérification soit faite avant que nous ne nous prononcions au vote.

M. Borsus (MR). – Et que j'aie une réponse satisfaisante.

M. le Président. – Quand on pose une question, on a droit à une réponse. Je ne sais pas si on a la réponse maintenant parce que je ne sais pas si le Cabinet sait nous la donner maintenant ou à 14 heures.

M. Stoffels (PS). – Si le Cabinet donne la réponse à 14 heures, on peut aussi s'exprimer par un vote à 14 heures.

M. le Président. – Je pose la question pour savoir si on a une réponse maintenant ou à 14 heures.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Ma difficulté, Monsieur Stoffels, est que cela demande, pour vous démontrer cela, bien plus qu'une heure. En effet, il faut reprendre, à cause du problème de la scission que j'ai évoqué entre le Ministre Lutgen et mes compétences, tout l'ancien budget, le budget de M. Lutgen et mon budget et de reprendre la somme de toutes les AB pour effectivement démontrer que l'on arrive au même total.

Comme je vous l'ai dit, nous avons travaillé à partir des AB telles qu'elles ont été réparties ou scindées entre les deux Ministres, et globalement, il y a eu assez peu de changements de notre côté. Ce sont vraiment des changements mineurs dans ce programme. Les changements principaux se passent dans d'autres programmes, mais si vous voulez qu'on le démontre, je ne suis pas en état de le faire dans l'heure. D'ailleurs, cela dépasse mes seules compétences puisque c'est un problème d'organisation générale du budget et à tout le moins du budget du Ministre Lutgen et de moi-même. Ceci est lié au fait que les compétences ont été réorganisées autrement entre le budget initial et le budget ajusté. Forcément, il faut bien que le budget s'adapte.

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

M. Stoffels (PS). – Je veux bien entendre toutes les explications, j'ai fait la comparaison des listes des allocations budgétaires telles qu'elles se trouvent dans le budget concernant l'ajustement de votre Collègue, Benoît Lutgen, comparée à la liste des allocations budgétaires qui vous concernent, il n'y a pas de choses qui se recoupent. En clair, à l'intérieur d'un programme il y a une partition nette entre vos compétences et celles de M. Lutgen.

Pour les moyens d'action à l'initial, le Ministre Lutgen arrive à un total de 13,9 millions et à 12,1 millions pour des moyens de paiement qui doivent être ajustés, pour ses compétences à lui, donc les allocations budgétaires qui le concernent, tandis que pour les allocations budgétaires qui vous concernent, vous mentionnez un total en moyens d'action à l'initial de 15,3 et un total des moyens de paiement de 10,7 millions qui doivent encore fait l'objet d'ajustement. Je parle du document initial tel que déposé, je n'ai pas encore eu la possibilité de consulter le document corrigé mais quand je fais les additions de l'ensemble des allocations budgétaires qui vous concernent, j'arrive à un autre résultat, à une autre somme que celle qui est mentionnée dans votre tableau.

Je ne parviens pas à comprendre. En tenant compte de toutes les réallocations qui ont eu lieu dans le courant de l'année.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je comprends la complexité, mais je vous assure que cela dépasse mon seul budget. Parce qu'il y a plusieurs éléments : d'abord, il faut partir du document rectificatif. C'est le principe même du fait qu'il y a un document rectificatif. On peut prendre le temps, si vous voulez, mais on ne peut pas travailler sur le document antérieur parce qu'il comporte des fautes. C'est précisément pour cela qu'on a fait un document rectificatif.

M. Stoffels (PS). – Ma collègue a travaillé sur le rectificatif et elle arrive au même constat.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Si on vient sur le rectificatif, il y a différents éléments. D'une part, il y a les AB qui sont scindées entre M.

Lutgen et moi-même, et de ce point de vue-là, vous dites : il n'y a pas d'AB qui se recoupent. C'est exact, puisque quand il y avait une AB identique, elle a été scindée en deux, donc cela devient deux AB différentes.

Voilà par rapport à la répartition des compétences.

Il y a un autre phénomène qu'il faut aussi ajouter, c'est la question des réallocations. Et les réallocations, c'est-à-dire les transferts qui sont opérés par l'administration, ont été opérés avant même le changement de Gouvernement pour une bonne partie. Cela s'opère entre des AB ; cela ne s'opère pas forcément uniquement entre les AB d'un même ministre — en tout cas d'un même ministre du nouveau Gouvernement. Donc, vous ne pouvez pas juste additionner les totaux du Ministre Lutgen et les miens : il faut aussi voir si certaines allocations n'ont pas impacté d'autres programmes de la même division, parce que les réallocations ne peuvent se faire qu'au sein d'une même division. Mais dans cette division, vous avez d'autres programmes.

C'est vraiment très difficile d'établir la démonstration que vous demandez. À mon sens, elle est plutôt du ressort du Ministre du Budget, parce que c'est vraiment la collation générale de l'ensemble des budgets. En tout cas, je ne saurais pas vous faire la démonstration tout de suite. Et je pense qu'elle est extrêmement difficile à établir.

M. Borsus (MR). – Je comprends le malaise de M. Stoffels et je le partage assez largement. Et, en même temps, je comprends et je prends acte de la réponse du Ministre en disant : « c'est très très difficile à expliquer, cela concerne aussi les collègues et le Ministre du Budget. Même moi, je ne saurais pas, en une heure, venir vous faire cette démonstration ; donc cela ne sert à rien de revenir à 13h ou à 14h sur le sujet. »

L'élément n'est cependant pas mince. Et les différences potentielles sont considérables. Je propose de manière à pouvoir voir cette transversalité que lundi, en commission du budget, on puisse alors, avec le Ministre du Budget et le Ministre fonctionnellement compétent, tirer cela au clair. L'équipe budgétaire du ministre aura le temps, d'ici à lundi, de nous faire une petite note pour expliquer cette différence.

Je me demande si M. Stoffels n'a pas raison. Et s'il a raison, alors il y a un gros problème dans l'ajustement auquel il faudra répondre lundi évidemment. S'il n'a pas raison, on saura alors pourquoi. Cela permet à la fois de ne pas retarder les débats, aux services de l'administration et du ministre de pouvoir travailler dans la sérénité et à M. Stoffels d'avoir, s'il échet, ses apaisements.

M. le Président. – La parole est à M. Henry pour une dernière réponse.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – J'entends tout à fait la remarque de M. Borsus et il ne m'appartient pas évidemment de répondre pour ce qui concerne le Ministre du Budget ou en ce qui concerne encore moins la Commission du Budget. Mais en tout cas, ce que je voudrais simplement encore ajouter par rapport à ce que M. Stoffels a dit, c'est que les choses doivent être tout à fait claires. On peut évidemment chercher à établir toutes les démonstrations qu'on veut mais en tout cas, les cibles qui ont été déterminées pour ce qui concerne mes compétences, en application de la circulaire budgétaire, ont était parfaitement respectées. Il n'y a pas de problème dans les AB qui nous concernent en termes de dépassements ou ce genre de choses. Mais je conçois bien que la démonstration est difficile à établir.

M. le Président. – Je pense qu'on ira pas plus loin aujourd'hui.

M. Borsus (MR). – Si ce n'est qu'eu égard à ce problème qui n'est pas vidé et à la démonstration que le ministre nous fait du caractère extrêmement complexe de celle-ci, je souhaiterais vous faire part officiellement de la demande du groupe MR de voir M. le Ministre fonctionnel, à savoir le Ministre Henry, en Commission du Budget lundi, avec le Ministre du Budget. Ainsi, les collègues seront là et on va essayer de tirer cela au clair.

C'est un droit parlementaire, appuyé au demeurant par l'acuité du problème que soulevait M. Stoffels au nom de son groupe. On ne doit même pas en convenir.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – J'en prends bonne note et je transmettrai par l'intermédiaire du secrétaire de la commission, à qui de droit pour cette question.

M. le Président. – M. le Ministre m'indique qu'il est à la disposition du Parlement dans l'organisation de ses travaux.

Plus personne de demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer au vote des articles du projet de décret contenant le premier feuilleton d'ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année 2009 (Doc. 5-Ibcd (2009-2010) — N° 1 et annexe 7).

Nous sommes chargés de faire une recommandation de la commission fonctionnelle aménagement du territoire, environnement, mobilité, à la commission générale du budget.

L'ajustement budgétaire est adopté par 7 voix contre 2 et 1 abstention.

Justification d'abstention

M. Stoffels (PS). – Je justifie mon abstention dans la mesure où je reste toujours dans l'attente des explications demandées.

Confiance au Rapporteur

M. le Président. – À l'unanimité, la confiance est accordée au Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

Discussion générale (suite)

M. le Président. – J'entame maintenant la discussion sur le budget 2010. On a déjà eu la présentation du Ministre tout à l'heure et les remarques de la Cour des comptes — sa représentante n'est d'ailleurs plus là pour nous en faire d'autres.

Quelqu'un a-t-il une remarque générale à formuler concernant le budget 2010 ?

M. Borsus (MR). – C'est vraiment une remarque générale et une remarque d'ambiance si je puis dire, de tonalité. Je vais la faire de façon ramassée si vous le voulez bien. C'est que sur différents éléments de ce budget, je ne vois pas significativement traduite l'engagement politique pris par l'olivier. J'ai l'impression que la DPR est un document tout à fait externe,

Je prends l'aménagement du territoire puisque c'est une des matières que je connais peut-être un petit peu mieux. Je m'attendais, dans ce chapitre, à avoir vraiment des lignes. En disant voilà, on va évaluer le CWATUP, on va prendre à bras-le-corps la problématique de plans de secteur, on va avoir une nouvelle vision de l'aménagement du territoire, on va tenter de se dire : « voilà, conceptuellement, notre territoire, c'est le patrimoine commun qui nous est prêté, sur lequel nous vivons, nous déployons notre activité, qui sert de cadre de vie, que nous devons évidemment préserver, aménager, mais aussi pouvoir léguer, etc. ».

Je m'attendais à avoir ici des signes forts de la rupture . J'ai été si souvent plaider à la tribune du Parlement en demandant en matière d'aménagement du territoire une vision, un projet commun. Le territoire, ce n'est même pas un enjeu politique, c'est quelque chose dont on doit débattre comme du climat à Copenhague, comme d'autres éléments extrêmement majeurs de notre vie, de notre vie sociétale, de l'environnement au sens le plus noble du terme.

Par rapport à cela, j'ai beaucoup de mal à voir dans le budget de vrai infléchissements. C'est un budget fait de bouts de ficelle. C'est un budget de misère. Je peux l'entendre par rapport à la situation budgétaire générale, mais dans un budget difficile, c'est aussi un budget où je ne vois aucun grand signe. C'est, finalement, un budget presque notarial qui suscite étonnement dans la majorité, comme dans l'opposition.

Je souhaitais vraiment vous faire part de cette déception. À moins que ce ne soit parce que c'est le premier budget. À moins que ce ne soit parce que vous n'aviez pas le temps, pas la force politique dans le Gouvernement avec le rapport de force ou que sais-je encore... Mais où est la rupture, où sont les grands signes que vous donnez à la population, à la société ? Où sont finalement les visions, les grands projets ? La rupture, en termes de mobilité, c'est les grands signes sur l'intermodal, sur le retour au ferroviaire, sur la mobilité, sur une autre façon de voir les choses. Moi je m'attendais — et peut-être que dans une autre configuration politique, c'est ce que j'aurais pu plaider — à une rupture forte, à un autre message politique et à une autre vision.

Je voudrais vous faire part de cette déception et, peut-être, offrir l'opportunité à M. le Ministre de nous livrer sa vision des choses en matière d'aménagement du territoire, de mobilité, de gestion des déchets. Qu'est-ce qui va vraiment changer ? Je ne parle pas des petites bricoles à la marge — un petit peu sur tel AB, un petit peu moins sur telle autre -. Où sont les vrais signes que vous avez perçus, Monsieur le Président, et que je n'aurais pas vu, moi, dans ce premier grand budget de notre nouveau Ministre de l'aménagement du territoire ?

M. le Président. – Vous savez, Monsieur Borsus, je me méfie toujours des ministres qui ont des visions. Je préfère qu'ils aient des stratégies ou des vues mais des visions, c'est toujours dangereux...

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je pense avoir déjà évoqué certaines choses dans mon introduction. Bien sûr, on peut se dire que la situation budgétaire est difficile. Elle est même extrêmement difficile. Quand elle est difficile, il n'y a pas de miracle. À moins de décider de faire des coupes sombres dans certains budget, d'envisager des licenciements massifs dans certains secteurs, de supprimer drastiquement des dotations... On ne saurait pas dégager des moyens démesurés dans le cadre de l'année 2010.

Rappelons que la Déclaration de politique régionale vaut pour cinq ans. On peut aussi espérer que la situation budgétaire s'améliore un peu d'ici 2011-2012. Je pense que dans les différents programmes et dans les différentes AB que j'ai identifiés, il y a quand même des priorités qui peuvent être remarquées, même si c'est mesuré. Ça je le conçois très bien.

Quand vous évoquez par exemple la mobilité, c'est clair qu'en matière de mobilité, à un moment donné, on va bien sûr travailler sur les plans de déplacement entreprises, sur les plans de déplacements scolaires, sur le service, sur la communication, etc. On va faire aussi des investissements. Et je suis très heureux qu'on ait pu maintenir et même renforcer les investissements sur les nouveaux bus, les investissements dans les infrastructures, notamment aux abords des gares ou ailleurs en termes d'aménagement de voiries, etc. Mais, évidemment, à un moment donné, on est limité en terme budgétaire. Si on veut vraiment marquer le coup très fortement, on doit forcément augmenter l'offre et augmenter les investissements. Sur ce point, on est limité par la situation budgétaire, c'est un fait.

Mais au-delà de cela, il y a dans la Déclaration de politique régionale — et c'est là, par contre, que je ne vous rejoins pas -, beaucoup d'engagements, beaucoup d'aspects de visions, beaucoup d'éléments qui sont une manière d'approcher les différents domaines et d'approcher les différents dossiers qui ne sont pas forcément de l'ordre du budgétaire.

Vous avez cité la révision du CWATUP, du SDER, etc. Ces choses sont prévues et sont possibles dans les AB existantes. Et c'est ce que j'ai cité dans mon introduction.

Alors évidemment, on pourrait imaginer des AB très richement dotées pour avoir vraiment beaucoup d'études et des mécanismes très importants qui sont mis en oeuvre. C'est vrai que c'est plus modeste de ce point de vue-là, mais les objectifs qui sont annoncés dans la DPR pourront se concrétiser de cette façon là, et là, il n'y a absolument pas de retrait par rapport à la DPR et ça se retrouve effectivement dans les différents postes budgétaires.

Ensuite, j'ai insisté aussi, et ça ne vous aura pas échappé tout à l'heure, sur un point qui me paraissait quand même important et dont on parle souvent peu mais qui, cette année-ci va quand même être assez crucial puisqu'il concerne la moitié de l'année, c'est la présidence belge. Et là, j'ai quand même évoqué plusieurs postes de dépenses qui sont prévus, dont certains ont été identifiés par nous, qui n'était pas des engagements obligatoires.

Nous avons vraiment voulu marquer le coup sur la présence de la Région dans les négociations internationales — dès Copenhague, les réunions préparatoires, les réunions qui s'ensuivront — et d'autre part, dans le cadre de la présidence belge. Je pense que c'est nécessaire pour la Région, qu'il y a vraiment une nécessité que la Région soit présente dans les enjeux européens et internationaux. Les questions notamment environnementales en particulier — j'ai cité la politique de l'eau parce que c'était l'un des sujets qu'on a identifié comme possible dans le cadre de cette présidence -. Ces éléments-là, sans que ce ne soient des budgets démesurés sont quand même des actions significatives dans le cadre de l'année budgétaire 2010, qui forcément sont tout à fait spécifiques à 2010 puisque c'est dans le cadre de la présidence.

Je pense qu'on est bien sûr limité dans le cadre budgétaire actuel. Cela, je ne peux pas le nier. Dire le contraire serait mentir, mais cela ne nous empêche pas d'avoir pu axer la priorité sur un certain nombre de choses maintenues ou soutenues davantage, telles que je les ai évoquées dans mon introduction. Cela ne nous empêche surtout pas de travailler dans les directions annoncées par la DPR. Il s'agit là de travail de fond, d'analyse et de révision de politiques qui n'ont pas d'inscription budgétaire massive. C'est bien dans cette optique-là que nous avons travaillé.

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

M. Borsus (MR). – En termes de transport, quelle est l'approche de Monsieur le Ministre ? Quelle est sa ligne politique ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Il y a différents éléments en matière de transport. Je pense qu'elle sont évoquées en détail dans la DPR et forcément cela concerne l'ensemble de la législature, donc les choses sont progressives.

J'ai repris tout à l'heure une série de choses qui sont possibles. Je pense que, pour le dire synthétiquement, le premier élément était de

consolider la dotation TEC/SRWT et comme je vous l'ai dit, elle ne diminue presque pas. Je veux dire, elle diminue moins que ce que la stricte application de la circulaire budgétaire aurait pu prévoir... Cela dépend comment vous comparer, mais entre l'ajusté 2009 et le budget 2010, on est quasiment sur le même montant. C'est moins d'un million de différence. La stricte application de la circulaire budgétaire aurait entraîné une diminution de l'ordre de 15 millions, parce qu'on est évidemment dans des montants très importants, comme vous l'avez dit tout à l'heure. Forcément, en proportion, on arrive sur de grosses réductions. On est toutefois en dessous de la circulaire budgétaire. Cela veut dire qu'on a compensé ailleurs, dans les budgets de mes compétences, parce qu'on estimait qu'il ne fallait pas mettre à mal l'outil et l'offre générale. Surtout en tenant compte du fait que la demande continue d'augmenter année après année et que par définition, ce n'est pas facile à faire avec les moyens existants. On peut agir néanmoins sur certains budgets. J'ai évoqué les lignes interrégionales par exemple où, vraisemblablement l'évaluation conduira à ce que certaines d'entre elles, qui sont aujourd'hui en-dessous d'un seuil minimum de rentabilité — on ne peut même pas parler de rentabilité, parce qu'on est de toute façon dans des chiffres très bas -. Une grosse partie est financée par la Région mais pour certaines d'entre elles, on est excessivement bas. Donc, là, on essaie de rattraper un peu de moyens et cela permet, justement, dans le cadre de cette enveloppe, qu'il soit possible pour la SRWT et les TEC de poursuivre le service et dans certains cas, éventuellement augmenter telle ou telle fréquence ou telle ligne, là où il y a vraiment une augmentation difficilement supportable du nombre de voyageurs.

En ce qui concerne les achats de bus, nous avons réinvestis, d'ailleurs déjà sur 2009, une petite marge que nous avions pu dégager. Elle a été remise sur les budgets d'investissement bus puisque c'est un budget que l'on alimente chaque année et qui est ensuite globalisé par une commande d'achat. Les budgets prévus, à la fois sur 2009 ajusté et sur 2010 permettent que la SRWT avance en engagement d'achat de nouveaux bus, ce qui est nécessaire pour le renouvellement progressif du parc. C'est un engagement qui doit se poursuivre dans les années suivantes, mais ce n'est pas mis à mal non plus.

Dans les infrastructures, les programmes qui sont prévus se poursuivent et là où il y aura, c'est évidemment en concertation avec mon Collègue Benoît Lutgen, des travaux sur les voiries, on va, à chaque fois intégrer la préoccupation de la mobilité, de la place des transports en commun, de la place des usagers doux. C'est vraiment une volonté commune que nous avons. Et qu'au minimum, sur les investissements nouveaux qui se font dans les voiries, ces préoccupations soient présentes. C'est l'aspect investissement et en tant que tel, politique, SRWT TEC. Au delà de cela, nous allons multiplier les contacts avec les interlocuteurs, que ce soit des entreprises, par exemple l'Union wallonne des entreprises, les différents interlocuteurs en termes de mobilité d'entreprises. L'idée est de retravailler sur la question des plans de déplacement d'entreprises. Bien sûr, des subsides sont possibles et existent déjà, mais il y a aussi des contributions possibles du côté des entreprises elles-mêmes qui, dans certains cas le font. J'ai eu récemment l'occasion de visiter l'entreprise GSK. Ils ont mis en place, au départ de leurs propres moyens — parce que c'était vraiment intéressant pour eux -, un programme de mobilité au départ de navettes extrêmement ambitieux. Evidemment, cela concerne un ensemble de travailleurs très important, mais il y a donc moyen de développer à certains endroits des plans de mobilité en associant les entreprises et en les aidant à le faire. De même, pour les plans de déplacements scolaires et pour ce qui concerne le ferroviaire. J'ai répondu tout à l'heure. C'est vrai que cela va prendre un peu de temps pour organiser la concertation avec le Fédéral progressivement et qu'elle aboutisse vraiment à des plans tout à fait déterminés. C'est aussi une préoccupation.

Pour ce qui concerne les modes doux, c'est aussi la promotion de l'usage du vélo et c'est notamment l'appel aux communes exemplaires en matière de politique cyclable. C'est mesuré, six communes villes et communes qui soient vraiment soutenues par la Région et que l'on aide à développer un plan de mobilité. Mais il me paraissait plus important, plutôt que d'avoir une dispersion de moyens dans toute la Région wallonne pour faire des choses mineures, de vraiment mettre l'accent dans certaines communes dans lesquelles on irait vraiment très loin en matière de politique cyclable — je pense qu'il y a une attente de ce point de vue — et montrer ce que cela peut vraiment donner comme résultat en termes de mobilité.

Je ne vais pas revenir sur la question du tram à Liège. Là, on est sur un temps plus long bien entendu, mais rien n'est mis à mal. Les projets se poursuivent, le travail sur les plans et la programmation peut s'entamer maintenant. Et puis, c'est clair qu'au fur et à mesure des disponibilités budgétaires, il sera possible d'agir plus sur l'offre et sur les investissements. Je ne demande que cela.

M. le Président. – Pas de remarque complémentaire ?

M. Borsus (MR). – Je ne serai pas plus long si ce n'est que, vous l'avez observé, il y a des mots-clé dans votre réponse, Monsieur le Ministre : c'est «*poursuivre*», «*j'ai pu obtenir que l'on diminue moins que ce qu'on aurait pu diminuer si on avait*

appliqué la circulaire budgétaire que vous-même avez votée au Gouvernement». Il y a un abîme avec ce que je lis dans la DPR.

Vous proposez par exemple d'agir même si la compétence est fédérale pour doubler le nombre de voyageurs en train en Région wallonne, grâce à l'action volontariste de la Région et ainsi de suite à tous les étages, à tous les niveaux, les bus, les offres etc. L'ambition à laquelle, nous aurions pu nous attendre, surtout dans une situation budgétaire difficile, aurait été de dire : «*voilà en tout cas ce que l'on va tenter de faire, voilà nos objectifs, etc.*». Or, ce n'est pas ce message-là. J'entends au contraire qu'on essaie de sauver les meubles, qu'on va adapter, améliorer et étudier.

Il y a un monde entre la DPR et ce que j'entends aujourd'hui, ou ce que je lis surtout dans les programmes justificatifs, ainsi que dans les budgets. Je voulais vous faire part de cet élément. Je ne suis pas le seul à le faire, croyez le bien. Mettons cela provisoirement sur le compte de la précarité budgétaire. Je pense que c'est plus que cela, mais bon... Ne faisons pas de jugement définitif, alors que ce sont des analyses provisoires que nous faisons à ce stade, à l'entame de la législature.

M. le Président. – Je suis dans le budget, commentaire par division organique. La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Peut-être une question au préalable avant d'aborder les différents programmes, parce que cela concerne encore une fois la coordination entre le Ministre Henry et le Ministre Lutgen, en matière de RAVeL qui a été quand même une des politiques initiées, il y a quelques temps déjà, amplifiée par le Gouvernement dernier ayant un projet un peu plus costaud à mettre en oeuvre, en termes de création de ce troisième réseau des voiries lentes.

Je vois, dans le programme budgétaire du Ministre Lutgen, des montants qui sont inscrits pour ce qui concerne l'entretien du réseau existant. Chez vous, j'ai vu des pistes cyclables qui suivent des voies hydrauliques. Je n'ai pas vu grand chose d'autre pour ce qui concerne l'usage du vélo dans les régions rurales. Dois-je conclure que l'extension du réseau Ravel est quelque part à l'arrêt ? Se contente-t-on d'entretenir l'existant ? C'est une question que je me pose. Peut-être que l'explication est toute simple et que je n'ai pas trouvé la réponse.

M. le Président. – Sur les commentaires généraux, il n'y a plus d'autre remarque ? La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Ecolo). – Je voulais juste vous faire part d'une autre vision de ce budget où, finalement, dans un contexte budgétaire excessivement compliqué, on maintient l'essentiel. Je constate pour ma part que l'on tient nos engagements. Malgré des budgets et une situation excessivement compliquée, on voit qu'on sauve l'essentiel. Maintenant, les réorientations vont pouvoir se faire.

On peut en citer, des grandes réorientations qui vont arriver et qui n'apparaissent peut-être pas «texto» en énorme ligne budgétaire pour l'instant, mais qui augurent, dans ce budget, de futures réorientations qui sont peut-être plus majeures que ce que M. Borsus voulait bien dire.

M. le Président. – Je cède la parole à Monsieur le Ministre pour ce qui est de la question du RAVeL.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Sur la question du RAVeL, la répartition est tout à fait claire : j'ai effectivement la responsabilité avec la mobilité, de la promotion du RAVeL, de la même façon que j'ai la promotion des voies navigables. Mais je n'ai pas les budgets d'infrastructures. Ils sont en totalité chez le Ministre Lutgen.

Il est clair que dans la situation actuelle, on n'est pas dans une logique immédiate d'extension du réseau. Cela ne veut pas dire que rien n'est fait. Sur cette question, il faudra l'interroger plus en détails, sans oublier, que cela s'étend sur plusieurs années. On est ici sur le budget 2010 uniquement. En tout cas, en terme de répartition de compétences, les choses sont tout à fait claires, je n'ai pas de budget d'infrastructure, ni sur le RAVeL, ni sur d'autres.

M. Stoffels (PS). – La remarque est tout à fait pertinente, parce que ma question portait essentiellement sur l'investissement et non sur la promotion. J'apprends donc que toute cette compétence est du côté de votre Collègue Lutgen. J'apprends aussi qu'à l'heure actuelle, pour ce qui concerne l'extension du réseau, le chantier est à l'arrêt et on se contente de l'entretien.

M. le Président. – Je vous remercie pour vos interventions. Je vous propose de passer à l'analyse des divisions organiques. Division organique programme 7 «géomatique». Y a-t-il une question ou une demande d'interpellation sur ce thème ? Je prends les divisions les unes par rapport aux autres comme j'ai fait tout à l'heure. Pas de remarque ? On continue. Je suis sur les dépenses division organique 14, sur la mobilité.

La parole est à Mme De Coster.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Monsieur le Ministre, par rapport à cette division, j'ai plusieurs remarques et questions à poser. Tout d'abord, vous soulignez qu'à plusieurs égards, il y a des erreurs d'additions et je pense que cela mériterait que l'on fasse les vérifications nécessaires, parce que pour moi, 500 + 400, cela fait toujours que 900. 5 plus 600, cela fait 605 et pas 405. Enfin bref, je ne vais pas être exhaustive, cela n'a pas beaucoup d'intérêt. Je voulais juste vous le signaler pour qu'on puisse faire les ajustements nécessaires lorsque cela passera en commission définitive,

J'ai trois remarques. Tout d'abord par rapport aux études, je vois que dans cette division, un nombre de postes et d'allocations de base en termes de dotation d'études sont en nette augmentation par rapport à ce qui avait été prévu en 2009, comme au niveau des politiques de mobilité pour les cyclables, pour par exemple des actions de sensibilisation. Je me permets de citer cela pour faire un parallèle avec les plans de mobilité et les subventions aux pouvoirs communaux qui sont afférents, qui eux, par contre, diminuent. Et donc, je me pose la question : quel est l'intérêt de faire de nouvelles études alors qu'on diminue les moyens pour mettre en place des plans de mobilité dont tous les municipalistes qui sont ici autour de la table, savent combien ils sont important.

Je m'étonne aussi qu'au niveau du PDR wallon, on se retrouve avec une allocation de 0. Alors est-ce qu'on se retrouve dans la même situation que le programme photovoltaïque où, dans le fond, ce qui a été initié précédemment, passe à la trappe ? Je suis un peu étonnée de ce type de méthode.

Le troisième point sur lequel je voulais intervenir concerne les véhicules propres. Là aussi, après un lancement à grands coups médiatiques, les communes qui ont voulu souscrire à un véhicule propre, le temps qu'elles réfléchissent, qu'elles voient si elles ont les moyens et qu'elles introduisent un dossier, ont vu le budget initial pour 2009 qui était de 2 millions d'euros être, aujourd'hui, réduit à sa plus simple expression.

Quelle est la justification d'un revirement comme celui-là ? On peut juste lire que cette expérience pilote fera l'objet d'un suivi et d'une évaluation pendant trois ans. Alors là, on passe de 2 millions d'euros à 0. J'aimerais bien avoir quelques lumières, Monsieur le Ministre, par rapport à ce revirement.

Et donc, j'en reviens au plan de mobilité. Envisagez-vous d'y mettre un terme ?

Je reviens au point 1 en ce qui concerne les études. On a fait déjà nombre d'études précédemment. Aujourd'hui, on a l'impression qu'on fait fi de tout ce qui a été fait et qu'on recommence à 0. Alors quand on parle d'économie, vous avez dit plusieurs fois «*il n'y a pas de miracle*», pour le budget ajusté et maintenant dans votre introduction. Pour ma part, je pense qu'il y aurait quand même d'abord une première chose à faire, c'est une meilleure allocation des ressources et ne pas aller recommencer des études sur des sujets où l'on s'est déjà positionné. J'aurai l'occasion de revenir là-dessus par rapport à la piste de Gosselies.

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Ministre, dans la Déclaration de Politique régionale, il est bien prévu de maîtriser la demande de mobilité grâce à une politique d'aménagement du territoire. C'est une prise en compte de cette notion d'accessibilité, tout en assurant un développement économique et social de la région et, de surcroît, en améliorant la prévention et la sécurité pour tous les Wallons.

Tout cela se traduit en objectifs et en propositions budgétaires, avec une planification spatiale de la mobilité intégrée à différentes échelles et articulée avec l'aménagement du territoire, un développement plus systématique de la mobilité durable ou des procédés de gestion de mobilité durable et, j'insiste parce que vous l'avez déjà mentionné à plusieurs reprises dans le débat antérieur, une politique cyclable volontariste.

Donc, Monsieur le Ministre, on partage évidemment ces objectifs repris dans la DPR et vous souhaitez favoriser cette mobilité durable et développer cette mobilité cyclable. Cela se traduit par des moyens d'action pour des études, pour des actions de soutien à la mobilité durable et à la politique cyclable et des subventions en faveur d'actions de sensibilisation. Toute cette série d'éléments provoque une augmentation budgétaire de 1,942 millions d'euros. Monsieur le Ministre, pouvez-vous différencier pour nous les différents types d'études et actions que vous comptez développer ? A-t-on déjà pu définir des organismes qui pourraient être chargés de ces missions ? Une clé de répartition entre ces organismes par exemple a-t-elle déjà pu être établie ? Ou le budget a-t-il été pensé globalement sans pouvoir en déduire pour l'instant les différentes trajectoires ?

Monsieur le Ministre, vous indiquez également des dépenses de toute nature pour favoriser et promouvoir la mobilité cyclable en Région wallonne. Pourriez-vous nous préciser à quoi correspondent ces dépenses et j'apprenais il y a quelques instants que six communes pilotes vont être choisies en Région wallonne. Font-elles partie de ces programme ? Comment vont-elles être choisies ? Y a-t-il des critères particuliers qui seront pris en considération, par exemple, une politique

cyclable très développée en Flandre ? Ne serait-il pas intéressant qu'une entité transrégionale avec la Flandre puisse voir le jour.

M. Di Antonio (cdH). – Vous avez cinq bourgmestres en séance, nous pouvons faire le choix tout de suite.

M. Senesael (PS). – Monsieur le Ministre, un autre volet de ce programme, c'est les subventions aux pouvoirs locaux. A ce sujet, on vient de dire qu'il y a cinq bourgmestres ici en séance, et donc le municipaliste convaincu que je suis est un peu interpellé lorsqu'on souligne une augmentation sensible des budgets au niveau des études, on voit ici qu'au niveau des politique cyclables et de favorisation de mobilité, les moyens d'actions pour ces pouvoirs locaux subissent eux une diminution de 1.978 milliers d'euros.

Alors, Monsieur le Ministre, pourquoi ne pas avoir tenu compte davantage des proximités organisées avec les pouvoirs locaux dans le cadre de cette mobilité ? Ne craignez-vous pas non plus que ce soit un mauvais signe vis-à-vis de ces mêmes pouvoirs locaux concernés qui se disent volontaristes dans le développement de politiques cyclables alors qu'on ne leur reconnaît pas ce dynamisme et cet enthousiasme. Et quel discours peut-on alors tenir vis-à-vis de ces pouvoirs locaux qui se sentiraient un peu négligés ?

Encore deux éléments de réflexion qui me tiennent également à coeur. Vous avez parlé des lignes interrégionales tout à l'heure, avec un budget à revoir en fonction des analyses qui seront faites et là, je vous suis complètement puisque cela a fait l'objet d'ailleurs d'une interpellation lors d'une commission précédente et vous aviez donc déjà apporté les éléments de réponse. Où je suis plus inquiet, c'est que les TEC sont plus concernés que d'autres, et par des moyens financiers substantiels, par ces lignes interrégionales. Donc, si j'entends bien, mais je peux tout à fait me tromper, et d'une manière humble accepter alors que je me sois trompé, mais cela veut dire, si je traduit cela en chiffre, que les TEC les plus transrégionaux seront pénalisés si leurs lignes ne sont pas rentables puisqu'ils auront des moyens financiers en affectation différente.

Et enfin, je ne vois pas non plus un signal qui concerne la politique d'accessibilité aux handicapés dans les transports en commun.

M. le Président. – Sur le programme mobilité, la parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je vais vraiment mettre l'accent sur les chiffres. Donc je voudrais, Monsieur le Ministre, que vous m'expliquiez, vraiment sur le montant ou non et l'ampleur de la diminution, comment vous arrivez à une diminution de 1,5 million d'euros entre le budget 2010 et l'ajusté qui était déjà lui-même en diminution. Je pense que c'est extrêmement important puisque le signe politique donné sur l'AB 31.01 a son importance. Diminuer l'aide publique aux transports en commun, c'est marquer spectaculairement l'arrivée d'un ministre Ecolo à la tête de ce département, vous en conviendrez. J'arrive à une diminution significative puisque si je prends bien mes AB l'une à côté de l'autre, elles sont de l'ordre de 6 millions d'euros.

Je ne parle même pas de la contribution à la mise en oeuvre d'un certain nombre d'autres AB qui sont parfois restées à 0. À la page 65, que dit le programme justificatif que vous nous avez distribué ? Il dit exactement la même chose que ce que l'opposition parlementaire vous explique maintenant. «*La SRWT attire votre attention sur le fait que le montant de la subvention en investissement par exemple et la subvention d'exploitation s'avèrera insuffisante à partir de l'exercice 2010 pour soutenir le programme d'investissement prévu, et ce, pour un montant de x euros*».

J'observe que c'est quand même pas mal de sous.

«*Ce dépassement du budget est d'autant plus préoccupant qu'il sera récurant pendant de nombreuses années en raison du mécanisme particulier de subvention. Si ce montant ne peut être adapté à la hausse, le programme d'investissement devra être revu à la baisse lui, notamment en annulant toute acquisition de nouveaux véhicules et en prolongeant la durée de vie des modèles existant au-delà de 15 ans.*»

Premièrement, on diminue les subventions pour l'exploitation. Deuxièmement, c'est au moment de l'investissement d'exploitation. C'est insuffisant dit la société elle-même. Elle n'envoie pas cela toute seule, il y a un commissaire du Gouvernement qui siège là. Donc tout ça est validé par le commissaire du Gouvernement, le même Gouvernement évidemment. Qu'est-ce que cela va avoir comme conséquence Monsieur le Ministre Ecolo ? Ça veut dire que les vieux bus, grâce à vous, vont continuer plus longtemps à circuler, au-delà de 15 ans. En voilà une magnifique politique en matière de Transports en commun.

Et ce n'est pas moi qui le dit. Vous pourriez encore dire : Borsus force le trait, on le connaît. Non, c'est la SRWT, des gens modérés, vous les connaissez. Ce n'est pas eux qui vont allumer le Parlement et d'ailleurs ils ont écrit cela sous le contrôle de votre propre commissaire. Et donc, tout

cela ne peut qu'être vrai. Et donc, on peut dire ça dans tous les sens. On peut dire « non non, c'est pas ça, c'est la crise ». Bref, grâce à vous, moins de bus, en tout cas moins de lignes, des difficultés, et grâce à vous, des vieux bus plus longtemps. Vous résumez comme vous voulez, mais c'est ça. Ou alors, tout le monde se trompe sauf M. le Ministre mais ça, j'ai quand même du mal que tout le monde se trompe à tous les étages sauf le Ministre ou le Gouvernement. A cela je commence à avoir du mal à adhérer.

Je peux continuer Monsieur le Ministre parce qu'ils disent eux-mêmes, ils poursuivent.

M. le Président. – Pensez-vous que ce soit utile, Monsieur Borsus ? Cela amènera-t-il un plus à votre explication ?

M. Borsus (MR). – Je pense parce que le Ministre n'a pas l'air convaincu donc, j'aboutis. Cette restriction dit toujours la SRWT, à moins que ce ne soit le programme justificatif lui-même parce qu'on n'est plus ici dans le paragraphe SRWT, met en péril l'équilibre mis en place depuis 15 ans. Dans le renouvellement des bus, elle va être génératrice de surcoût de gestion et elle causera un problème de réponse à le tendance lourde à l'augmentation de la clientèle des TEC. C'est même en dehors de la citation de la SRWT. Je suppose donc que c'est votre propre propos Monsieur le Ministre.

Je tiens à souligner votre accès de sincérité à la page 65 lorsque vous commentez votre budget en disant que celui-ci met en péril l'équilibre mis en place depuis 15 ans et va générer des surcoûts de gestion supplémentaire.

M. le Président. – La parole est à Mme De Coster.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Je voudrais dire un tout petit mot concernant le transport scolaire puisqu'on vient d'aborder la question du transport de façon générale. Pour ce qui est du transport scolaire, nous avons un tableau précis qui indique l'évolution du parc automobile et du nombre de kilomètres effectués. On donne des chiffres de 2003 jusqu'à 2009 mais pas un chiffre pour 2010.

Première question, Monsieur le Ministre, quels sont les objectifs pour 2010 ? On est dans le budget 2010, qu'allez-vous faire au niveau des bus ? Va-t-on continuer à diminuer de façon drastique ces fameux bus bleus ? Pour rappel, on passe de 77 en 2003 à 39 en 2009. Si tel est le cas, cela veut dire augmenter des bus en location et en gestion. On devrait rester dans une fourchette de 210 bus mais cela ne correspond pas du tout à l'attente des pouvoirs locaux, des communes et des écoles bien sûr. Je voudrais savoir quels sont vos objectifs, Monsieur le Ministre, dans cette matière ? Je vous avais déjà interrogé au niveau des transports scolaires. En partant d'un constat très simple, si on veut que les enfants prennent le bus, il faut absolument augmenter les possibilités de transport, il faut que les enfants puissent avoir accès au transport scolaire au maximum. Je vois difficilement comment augmenter ce transport scolaire si on diminue les moyens qui sont mis à disposition. Pouvez-vous me donner quelques explications à ce sujet ?

M. le Président. – La parole est à M. Di Antonio.

M. Di Antonio (cdH). – Je vous remercie Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, vous l'avez signalé, vous serez à Copenhague avec vos Collègues et on entend parler de chiffres, 20 % de réductions d'émissions de CO2, certains disent même qu'au niveau européen, on s'engagerait plus loin, à 30 %. Comment allez-vous contribuer à cet effort en matière de transport puisqu'on sait que suite au protocole de Kyoto, dans l'industrie, il y avait déjà eu toute une série d'efforts ? Votre Collègue a marqué toute une série de mesures en matière d'isolation. Je pense qu'en matière de transport, il va aussi falloir aller de l'avant. Notamment, je vous avais interrogé là-dessus en Commission, avez-vous prévu des choses en ce qui concerne les points ou les stations de rechargement pour les véhicules électriques ? On veut aller vers ce développement et il n'en existe actuellement aucun en Wallonie alors que toute une série de stations de ce type se développe en Flandre. Avez-vous des projets, y a-t-il des budgets prévus ?

Je partage l'inquiétude de M. Senesael en ce qui concerne le soutien aux pouvoirs locaux et je voudrais faire le parallèle avec les études, en référence à l'explosion de ce budget « études » et également des budgets sur des organisations ponctuelles. On voit une augmentation significative fort importante du budget sur la semaine de la mobilité. On a l'impression que cela se fait au détriment des plans communaux de mobilité ou d'autres actions concrètes sur le terrain. Enfin, vous avez évoqué l'idée des six communes pilotes. On découvre cela, on vous souhaite bon courage pour faire le choix. Etant donné que cela relève de vos compétences, s'agit-il de soutien, d'informations, de sensibilisations ou aussi d'un aspect infrastructure pour ces communes ? Auquel cas, je pense que plutôt que de choisir six communes, je ne vais pas remettre en cause ce choix, mais entre le Ravel aujourd'hui et les centres urbains, je pense que le plus important et le plus urgent est d'assurer le lien et de travailler sur ce que l'on appelle les pré-ravel où là, il y a vraiment, avec votre Collègue sans doute, des actions à mener. On a parfois des cités d'habitations sociales, des écoles, des centres

urbains, des centres de vie qui sont à quelques centaines de mètres du Ravel mais avec des conditions d'accès difficiles. Je pense que là, il y a vraiment des choses importantes à développer.

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

Mme Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, comme on vient de le réaborder par rapport aux plans communaux de mobilité, je n'ai pas eu vraiment réponse à la question que je vous posais lors de l'ajustement 2009 et par laquelle je souhaitais savoir si cette diminution de budget pour les plans communaux de mobilité augurent d'une nouvelle tendance de fond, que M. Borsus appelait de tous ses voeux par rapport à une politique forte en matière de mobilité, et qui dirait : « attention, les études et recherches, et notamment les budgets dégagés vont permettre de regarder si toutes ces données prises au niveau local et de la commune peuvent être intégrées à une échelle supérieure et éventuellement de réactiver des plans urbains de mobilité » ou que sais-je à une échelle supérieure ?

En d'autres termes, a-t-on affaire à une tendance de fond, qui par rapport à l'option de la mobilité en Région wallonne et notamment la mobilité de grosses agglomérations urbaines, ou y a-t-il une autre raison et, auquel cas, je vous demanderai de bien vouloir me l'expliquer.

M. le Président. – Sur les questions mobilité, d'autres intervenants ? La parole est à M. Senesael.

M. Senesael (PS). – J'avais encore deux questions. On a parlé tout à l'heure du réseau ferroviaire et des investissements SNCB, j'aurais voulu prendre un exemple et peut-être soumettre une idée à creuser à Monsieur le Ministre.

Je voudrais évoquer les heures de pointe au niveau des lignes TEC où il y a vraiment surabondance d'usagers par exemple, au moment des parcours scolaires où les étudiants sont serrés les uns contre les autres voire parfois ne peuvent pas emprunter le bus. Il y a des entités plus rurales qui se situent entre deux villes, je vais prendre une entité que je connais particulièrement bien, Estaimpuis, qui se situe entre Tournai et Mouscron, où il n'y a pas d'enseignement secondaire, où il y a 900 jeunes de 12 à 18 ans qui sont susceptibles de prendre tous les jours un transport en commun pour se rendre dans une école de leur choix, dans une des deux villes voisines. Il se fait que dans cette même entité, les lignes TEC qui la traverse, sont « *sold out* » et, il y a, à partir du 1er janvier, une nouvelle ligne ferroviaire, qui avait été supprimée, il y a 25 ans qui va être remise en fonctionnement. C'est le train Courtrai-Tournai qui passe dans Estaimpuis où il y avait deux gares en fonctionnement qui ont été supprimées il y a 25 ans, en même temps que la ligne à laquelle je viens de faire référence.

Ne serait-il pas utile et intéressant, de voir l'étude de la réouverture de cette gare ? Ce n'est même pas la réouverture d'une gare, c'est la réouverture d'un arrêt qui permettrait de désengorger les TEC et de regagner soit Tournai, soit Mouscron, de manière beaucoup plus facile et avec une vraie harmonisation des flux de déplacements entre le TEC et la SNCB.

Ma deuxième réflexion concerne le transport scolaire. Vous n'ignorez pas, je suppose que depuis votre entrée en fonction et même bien avant, il y a pas mal de difficultés qui sont générées depuis 2004 dans le transport scolaire. Je ne vais pas ici vous faire un exposé des difficultés rencontrées mais en tant qu'ancien membre du Cabinet du Ministre Bodson qui avait la mobilité dans ses attributions, avec la création des contrats de gestion, le MET et le TEC et le transport scolaire, je pourrais aussi modestement refaire un peu l'histoire. Je voudrais quand même pointer du doigt quelques problématiques importantes, fondamentales me semble-t-il, qui nécessitent tout de même une réflexion.

Ce sont les problèmes structurels tout d'abord, avec l'évolution du transport scolaire qui est continue et permanente, qui n'est pas prise en considération dans les développements actuels. Or, depuis le décret du 1er avril 2004, me semble-t-il, il n'y a pas vraiment de perspective. Je ne puis vous en faire griefs, vous n'étiez pas là, mais je crois que cela nécessite vraiment une réflexion des perspectives d'évolution du transport scolaire, ne fut-ce qu'en termes de coût au niveau de la collectivité, vous l'avez souligné à juste titre tout à l'heure.

En plus des problèmes structurels, on note des problèmes organisationnels liés à la multiplicité des acteurs et il n'y a pas vraiment de *job description* de la fonction qui doit être prise en considération. Il n'y a pas de directive précise, il n'y a pas d'uniformisation de procédures au niveau du MET et des TEC et entre les TEC. Je crois qu'il y a là, des relais de terrains qui doivent être pris en considération, les directions d'école, le personnel d'accompagnement, ce sont des sources d'informations qui sont peut-être trop délaissées pour l'instant.

On déplore également des problèmes humains terribles au niveau de la gestion des dérogations, au niveau de la gestion des refus du droit au transport, de la problématique des gardes alternées, de l'accueil extra-scolaire, un point important qui a été souligné par la Communauté française et qui a été

mis en exergue par la Région wallonne avec des moyens financiers additionnels au niveau par exemple des points APE. Certains élèves sont domiciliés en Région flamande, il y a des élèves étrangers. Je ne vais pas ici rentrer dans un débat sur le transport scolaire mais je tiens à vous montrer l'étendue des problématiques. Au niveau de l'enseignement spécialisé, les circuits doivent être revus et adaptés afin d'éviter des temps de parcours parfois indescriptibles.

Il y a aussi les contingences budgétaires des contrats de gestion qui doivent être pris en considération, 2010 est proche.

Il y a les relations avec les transporteurs, domaine dans lequel on observe également des difficultés. Je pourrais aussi vous parler des grilles tarifaires du charroi des cars loués qui doit également, il y a vraiment une surenchère du prix des adjudications.

On pourrait encore vous parler du contrôle de la meilleure gestion des prestations du personnel.

Pourquoi je vous parle de tout cela ? C'est pour vous dire, parce qu'on est ici dans un cadre budgétaire et avec un montant non négligeable pour le transport scolaire, que j'en appelle, dans le cadre de l'année budgétaire 2010, à faire une réelle évaluation, à revoir les perspectives, les prospectives et j'aurais souhaité connaître votre volonté et votre ambition en la matière.

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

M. Borsus (MR). – J'ai une toute dernière question. J'ai horreur de cela. Les financements alternatifs. Les Ecolos ont d'ailleurs critiqué ces financements d'une façon virulente dans le passé et il me semble percevoir que, à trois reprises, vous y avez recours : préfinancement régional SNCB, investissements d'exploitation SRWT et métro de Charleroi.

Je souhaiterais vous demander comment cela fonctionne ? Quel est le réceptacle utilisé, les montants consolidés ?

Une note prospective pour les charges qui vont affecter le budget régional à l'avenir sur plusieurs années. On ne fait pas des investissements de cette nature-là, en les cachant dans du financement alternatif sans jouer une totale transparence au Parlement en mentionnant les formalités, la durée et le coût par rapport au financement classique.

Par ailleurs, Monsieur le Ministre, il y a une autre énormité dans votre budget. Je ne sais pas comment vous avez accepté cela : le prêt financement régional SNCB. Alors là, c'est sidérant. Vous écrivez vous-même que ce qui est là n'est pas ce que vous auriez souhaité noté. Vous dites : « c'est le Ministre du Budget qui m'a dit de noté cela ou qui m'a, dans la négociation, presque contraint à la noter. A ce niveau-là, il y a vraiment un accord avec le Fédéral, c'est très clair, c'est figé, c'est fixé. Vous auriez donc dû inscrire en fonction de la convention une annuité de 7,39 millions d'euros. Pas le moindre doute.

Et puis, vous, vous n'inscrivez pas cela. Vous inscrivez 5,92 millions d'euros. Vous expliquez que c'est finalement presque sous la contrainte budgétaire de votre Collègue du budget que vous le faites et que, d'ailleurs, vous modifierez cela dans l'ajustement à venir. La Cour des comptes le rappelle très clairement. Je ne sais pas moi, est-ce que la Région se comporte comme des garnements ? On signe des contrats de gestion et puis on ne les suit pas. On signe des conventions avec les autres niveaux de pouvoirs et on n'inscrit quand même pas les budgets qui sont prévus. Cela ne va pas, évidemment. De surcroît, on prend du financement alternatif pour payer ce qui est prévu dans des conventions.

C'est vraiment de la gestion inacceptable. Ce n'est pas du tout de la gestion. Cela revient à essayer de bricoler son budget pour s'en sortir et puis les générations futures n'auront qu'à se débrouiller avec cela.

Le montant doit être inscrit, la Cour des comptes le dit, c'est très clair, c'est limpide, pour des raisons de facilités budgétaires, pour s'en sortir.

Je le dis, puisqu'il y a cinq bourgmestres ici, on le ferait dans nos budgets communaux. A la Région wallonne, c'est la même chose, dans son autre département de tutelle sur les communes on viendrait vous dire : « *Monsieur De Lamotte, dans votre budget ici, qu'est-ce que c'est que ces bricolages* » ?

Mais la Région wallonne fait, pour elle-même, surtout pas ce qu'elle dit aux autres de faire. Elle agit elle-même de façon aventureuse en matière budgétaire. Et cela, on ne peut absolument pas l'accepter. Donc ceci doit être corrigé. On doit mettre les montants que l'on connaît. Dans n'importe quelle commune, la Région wallonne réviserait nos budgets. Et donc, j'exige que cette allocation soit revue parce que là, c'est vraiment du bricolage. Et vous ne pouvez pas l'accepter. Ce n'est même pas une question politique ici, c'est une question de correction et d'honnêteté dans un travail parlementaire.

M. le Président. – Monsieur le Ministre, vous

avez la parole sur l'ensemble des interventions des parlementaires.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je vais essayer de répondre rapidement.

Alors ne m'accusez pas d'être trop bref.

D'abord sur la question des plans de mobilité des pouvoirs locaux, on est parti sur l'état d'utilisation des différents crédits en 2009 sur ces différents budgets là. A ce niveau, nous avons fait un constat, on va forcément dépenser moins qu'en 2009, même si il y a des réductions de l'initial. Mais c'est en tenant compte de ce qui a été engagé cette année-ci et des demandes introduites sur ces plans-là.

Maintenant c'est clair que, et là je pense qu'on est quand même dans la logique de la Déclaration de Politique régionale, on souhaite une approche de la mobilité générale qui passe, bien sûr, par un plan de mobilité à l'échelle de la Région, des plans à un niveau sous-régional et enfin des plans au niveau des communes. Il faut, évidemment, que cela soit parfaitement intégré d'une manière telle qu'on a effectivement une mobilité qui peut se construire et évoluer de manière intégrée et en ayant de vrais projets.

Donc forcément, cela demande un peu d'investissement dans les études et dans le travail. C'est une dimension que nous avons voulu apporter dans des proportions néanmoins tout à fait raisonnables.

Concernant les véhicules propres, je pense avoir répondu tout à l'heure. Je veux bien en refaire l'explication mais je ne sais plus qui en a parlé, je crois que c'est peut-être vous Monsieur Borsus, ou Mme de Coster. Très brièvement donc, il s'agit d'un programme spécifique développé en 2009 que nous honorons puisque les engagements ont été fait aux différentes communes. C'était quand même plus de 2 millions d'euros. On ne le refait pas en 2010 parce que c'était un programme qui a été fait une fois. Les disponibilités budgétaires ne permettent pas maintenant de le pérenniser. C'est pas pour cela qu'on ne le fera pas au-delà. De toute façon, comme je l'ai dit tout à l'heure, il s'étale en 2010 puisque le programme a pris du retard dans les faits donc il va poursuivre son cours en 2010 et, par ailleurs, il sera évalué. Et alors, on verra si on doit le relancer par la suite.

Concernant l'ensemble des questions de mobilité. Je pense que, Monsieur Senesael, vous avez évoqué beaucoup de questions et on est évidemment sur la politique générale de mobilité, donc beaucoup d'éléments sont déjà affirmés dans la Déclaration de politique régionale et peut-être aussi dans mon introduction. C'est clair que ce sont des choses qui vont prendre du temps, qui ne se font pas du jour au lendemain, mais les premières étapes se marquent clairement dès maintenant. Un des projets qui n'est pas forcément la chose la plus compliquée à imaginer, c'est la raison aussi pour laquelle on souhaite avancer assez rapidement, c'est la question des villes et des communes cyclables. Il ne s'agit pas uniquement de centres urbains, Monsieur Di Antonio, je pense que c'était important de le rappeler. On a parlé de six communes. Il faudra une certaine variété dans les communes aussi. Je pense que l'intérêt est d'avoir des expériences pilotes, de montrer ce qui est possible. Je ne pense pas que l'intérêt soit d'avoir des communes similaires car on perdrait l'intérêt des expériences pilotes et d'utilisation après dans d'autres communes. Nous n'avons pas encore définis les critères précis mais, et là je réponds à une autre question par rapport au choix des communes, est-ce que ce sera difficile ? Oui et non. Ce qu'il faut faire, c'est un cahier de charge, un appel de candidature, un appel à projet qui soit rigoureux et qui détermine bien les critères. Je ne peux pas encore vous les donner aujourd'hui parce qu'il faut au préalable qu'on les affinent mais une fois que cet appel sera lancé, les communes postuleront et c'est sur cette base-là que nous déterminerons le choix des six communes.

De mon point de vue, je ne vois pas de difficultés particulières là-dedans à partir du moment où on se met d'accord sur les critères. Je pense qu'on doit travailler de cette manière-là.

Concernant la SRWT et les TEC, Monsieur Borsus, il y a plusieurs allocations, ce qui rend le sujet complexe. Il y a aussi des allocations qui augmentent. Si vous prenez par exemple les crédits d'investissement, entre 2009 initial et 2010 initial, on est plus haut de 2,129 millions d'euros. De même pour les crédits d'investissement, on passe de 8,9 millions à 11,145 millions. De sorte que si on ajoute la totalité, on est bien en-deçà des chiffres généraux de départ de la circulaire budgétaire. Comme je le disais tout à l'heure, en 2010 on est de l'ordre de 1.5 plus bas que l'initial 2009. C'est quand même très très léger comme réduction par rapport au contexte budgétaire dans lequel on se trouve. C'est jamais agréable, j'en conviens, mais c'est quand même fort fort léger. Donc de ce point de vue là, je suis d'accord que l'explication que vous avez pointée dans le programme justificatif n'est pas tout à fait mis à jour, certainement, quand on utilise des montants en x, j'en conviens. Mais dans les montants qui sont budgétés, je pense qu'on peut dire que c'est quand même très raisonnable, en particulier pour ce qui concerne les achats de bus. C'est ainsi que l'on est passé de 32,128 millions à 32,128 millions + 2,129 millions, en plus de l'ajout

qu'on avait fait aussi à l'ajustement 2009. En l'occurrence, c'est pour se mettre justement dans le scénario médian de la SRWT, qui a fait plusieurs scénarios d'achat de bus.

M. Borsus (MR). – Donc la SRWT réagissait par rapport à une version antérieure du budget ou par rapport à une perspective antérieure ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Visiblement, on a oublié de mettre à jour ce paragraphe là du programme d'ajustement. Parce que cela ne correspond pas à ce que je viens de vous expliquer.

Et c'est vrai que ces montants là ont été discutés jusqu'à la fin du débat budgétaire parce que c'était dans les marges disponibles. Et donc il est vrai que dans les premières versions, nous n'étions pas certains que nous pourrions augmenter la partie investissements. Et donc, le montant sur lequel on se trouve maintenant est un vrai choix politique qu'on a pu faire dans les marges qui nous restaient dans mes propres budgets. Les 2 millions supplémentaires qui ont été ajoutés sur l'achat des bus correspondent justement au scénario médian de la SRWT qui fait des commandes groupées. Il y avait un scénario bas, un scénario haut. On est sur le scénario médian. Ce qui est déjà pas mal. Et, bien sûr, cela conditionne aussi que dans les années ultérieures, on poursuive évidemment les investissements parce que ce sont des programmes pluriannuels.

Mais ici, cela permet que l'on avance sur les achats de bus. Parce qu'il y avait un minimum en-deçà duquel on ne pouvait pas réaliser de commande raisonnable.

Concernant les transports scolaires et les diminutions que vous avez évoquées, Mme de Coster, on applique ici le pacte scolaire et nous respectons les règles par rapport à cela. C'est donc un fait que, en fonction des demandes, on arrive à des baisses d'utilisation. Peut-être qu'on peut discuter de cela et c'est vrai que nous sommes dans la logique de vouloir développer les plans de déplacement scolaire. Je voudrais vraiment que l'on soit attentifs à ce point, et cela rejoint certaines préoccupations qui ont été évoquées par M. Senesael : pour le transport scolaire, il ne faut pas voir que le bus comme mobilité alternative. Ce serait vraiment bien si on pouvait diminuer l'usage de la voiture pour se rendre à l'école, c'est évident qu'on a une masse considérable de voitures, ce qui pose des problèmes de mobilité à beaucoup d'endroits. C'est un problème d'éducation même pour les enfants. Mais il y a aussi la possibilité d'aller à l'école à pied ou à vélo dans un grand nombre de situation. On peut parfaitement envisager des plans de ramassage scolaire à pied, à vélo. Cela fait partie des choses qui se font d'ailleurs dans certaines communes mais qui restent assez sporadiques. Ce sont des choses que nous pouvons envisager.

Pourquoi je dis cela ? Parce que dans les bus, on a effectivement un problème majeur aux heures de pointe, spécialement en matière de transport scolaire où, évidemment, c'est là qu'on a les augmentations les plus importantes de clientèle et si on continue d'augmenter le nombre d'élèves qui prennent le bus et que l'on ne voit que le bus comme mobilité alternative, il faut plus de bus, plus de conducteurs, qui ne sont pas forcément très utiles les autres heures de la journée. La gestion des heures de pointe est quelque chose qui est difficile à gérer au niveau des transports, tout spécialement du point de vue des transports scolaire donc. C'est un très gros un très gros enjeu. Aussi pourquoi ne pas encourager des enfants qui prennent le bus à aller à pied ou à vélo quand c'est possible. Peut-être pas tous les jours mais en tout cas, d'avoir aussi cette logique là, d'où l'intérêt des plans de déplacement scolaire qui peuvent envisager les choses dans leur globalité.

Concernant les questions de M. Di Antonio sur Copenhague, il y a évidemment beaucoup de choses prévues dans la Déclaration de Politique régionale. Il faut quand même se dire aussi que Copenhague prévoit un travail d'abord, un échelonnement à partir de 2013 et des cibles à l'horizon 2020, qui ne sont pas encore connues, ni sur Copenhague ni surtout sur le paquet 20.20.20 européen puisqu'on pourrait évoluer en fonction, on l'espère bien, d'un accord dans quelques semaines. Dans ce cadre, nous viendrons évidemment avec un plan air-climat comme annoncé dans la Déclaration de Politique régionale. Ce sera pour le courant de l'année 2010 et là, il faudra évidemment bien distinguer tous les secteurs et voir de quelle manière on peut réaliser les diminutions qui nous seront imposées et qui sont souhaitables dans tous les domaines dont les transports. Les choses que j'ai évoquées contribuent à cela. Il y en a d'autres. Dans la même logique, on a par exemple la révision du système écobonus-écomalus qui a été évoqué dans ce Parlement tout récemment, la question du péage camion qui est aussi prévue dans la Déclaration de Politique régionale. Il y a ainsi une série de choses qui s'ajoutent et qui, bien sûr, y contribuent.

Pour la question des véhicules électriques et des stations de rechargement, ces dernières ne sont pas à ce stade-ci la priorité. Il y a d'abord les questions de budget. Ensuite viennent les questions de technologie qui ne sont pas si évidentes que ça. Il n'y a pas encore d'accord clair sur le type de stations de recharge qu'il faudrait. Je ne voudrais pas non

plus que l'on pense que le développement des véhicules électriques est la panacée aujourd'hui pour résoudre les problèmes d'émissions de CO2 dans les transports. Ce n'est qu'une réponse, à ce stade, encore très partielle. C'est peut-être une réponse très intéressante par exemple en ville en termes de pollution de l'air mais en termes de climat, Ce n'est pas évident. Cela dépend de quelle manière l'électricité est produite, etc.

C'est donc un débat beaucoup plus global que ça.

Concernant la SNCB, je pense en avoir parlé tout à l'heure. Vous avez parlé des heures de pointes, des lignes à remettre en fonction, etc. C'est très heureux qu'on puisse dans certains cas réactiver certaines lignes et certains points d'arrêts. Malheureusement, c'est pas toujours le cas les installations n'existent plus ou ont été démantelées. Il y a quand même beaucoup d'endroits de Wallonie où c'est le cas.

Il faut bien constater que l'on réenvisage des transports collectifs là où dans les décennies précédentes on les avait supprimé et on pensait que il fallait tout tourner vers la voiture. Sur la question précise que vous évoquez sur l'arrêt de votre région, là, je vous avoue que je ne peux pas vous répondre immédiatement. Il y a évidemment un certain nombre de situations de cet ordre là dans l'ensemble de la Wallonie et qui méritent effectivement toute notre attention et d'être relayée aussi auprès de la SNCB comme je le disais tout à l'heure.

Concernant le transport scolaire, je ne vais peut-être pas refaire l'explication, je l'ai déjà faite lors des interpellations, donc, là où je pense avoir bien dressé l'état des lieux et les différentes actions qui ont été envisagées et qui étaient déjà en cours, ce qui a été demandé à l'Administration, etc. Il est clair que c'est un débat qui est difficile et qui est un enjeu très important pour les personnes concernées, en particulier pour les écoles spécialisées, comme je le disais et cela, nous y reviendrons également.

Concernant l'intervention finale de M. Borsus sur les pré-financements, il ne s'agit pas véritablement de financements alternatifs : c'est du pré-financement public. Ce n'est pas en tant que tel un financement alternatif comme vous pourriez le retrouver en tant que tel et sur les montants de charges.

M. Borsus (MR). – Votre justification indique expressément qu'il s'agit d'un financement alternatif. La Cour des comptes l'a également relevé.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – J'ai bien entendu la remarque de la Cour des comptes. Formellement, ça s'appelle peut-être comme cela, mais ce n'est pas un financement alternatif au sens où vous avez un financement ...

M. Borsus (MR). – Excusez-moi Monsieur le Ministre, jusqu'ici, on est resté très conviviaux, mais notre capacité à entendre des choses qui sont contraires à la réalité n'est pas extensible à l'infini.

Vous écrivez vous-même, cette allocation de base passe en catégorie 3bis : financement alternatif. Je vous pose la question et vous me dites que ce n'en est pas. Alors écoutez, allez réécrire votre truc : la SRI c'était pas le bon commentaire ; les chiffres, ce ne sont pas les bons ; pour M. Stoffels, ce n'est pas les bonnes additions ; les financements alternatifs, ce n'est pas les bons.

Ecoutez : on se revoit dans huit jours, vous réécrivez le vrai programme justificatif et on se reparle alors. Sérieusement !

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je comprends parfaitement ce que vous dites mais en fait, cela correspond à la réponse que j'ai déjà donnée tout à l'heure à la Cour des comptes et par rapport à l'évaluation des montants. Puisque vous avez soulevé le problème de la Cour des comptes, j'y ai répondu dans ma réponse de tout à l'heure concernant la Cour des comptes et c'est suite aux consignes qui nous ont été données par le Ministre du Budget. Ce n'est pas alternatif au sens d'un autre financement alternatif tel celui auquel vous pensez.

M. Borsus (MR). – Y a-t-il beaucoup de définitions de financements alternatifs ? Moi, je lis dans votre commentaire, c'est un financement alternatif. C'est dans votre texte. Vous me répondez maintenant que ce n'est pas un « vrai » financement alternatif...

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – C'est l'application directe des consignes qui ont été données par le Ministre du budget.

M. Borsus (MR). – C'est justement cela qui m'inquiète.

Sincèrement, on a entendu jongler le Ministre du budget sortant. Mes Collègues m'ont fait rapport d'un certain nombre d'explications commises. Le fait de dire que c'est le Ministre du budget qui vous a dit de faire comme cela, n'est pas un argument qui rassure en général au Parlement. C'est votre programme justificatif, vous me dites pourquoi alors avoir recours à cela ? Quelle est la plus-value pour vous d'avoir recours à cela ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je dois en tout cas respecter les consignes générales budgétaires qui font partie du budget général du Gouvernement et qui doivent être cohérentes entre les différents Ministres.

Pourquoi a-t-il été prévu ainsi ? Comme je l'ai dit tout à l'heure à la Cour des comptes, parce qu'il y a effectivement des charges qui sont variables d'année en année et que le Ministre du budget souhaite qu'elles soient vérifiées pour chacune de ces charges et qu'elles soient évaluées précisément. C'est de cette façon qu'elles pourront être imputées à l'ajustement. C'est ce que j'ai répondu tout à l'heure à la Cour des comptes et c'est l'application de ce qui a été fait au-delà de mon budget.

M. Borsus (MR). – Je sais bien mais par correction, comme vous répondiez à la Cour de comptes, je ne suis pas intervenu mais, vraiment, les années antérieures on faisait comment ? Que des crédits soient variables, c'est la définition même d'un budget. Dans tous les budgets du monde, on prévoit quelque chose, ça peut être variable. C'est d'ailleurs pour cela qu'en cours d'année on fait un ajustement.

Alors venir nous dire : « je n'ai pas mis le montant parce qu'il est variable, je n'ai pas mis ce qui est prévu parce qu'il est variable et donc, en cours d'année... » Enfin, vous décrivez vous-même que vous allez le changer en cours d'année. C'est noté. Vous me dites que c'est de l'alternatif, et vous me dites verbalement que ça ne l'est pas. Soyons sérieux s'il vous plaît. Pourquoi faire ceci au lieu d'inscrire un crédit classique avec un montant normal puisqu'il est fixé par convention ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Dans les catégories de dépenses et les dépenses primaires qui relevaient de la catégorie douce sur laquelle une économie était demandée à tous les Ministres.

Initialement, ces articles, tels le prêt financement SNCB, le métro de Charleroi, étaient dans cette catégorie douce. Si nous y avions inscrits les montants avec croissance annuelle normale, on devait faire payer à nos autres articles budgétaires cette croissance naturelle qui n'était pas un choix du Cabinet mais qui était un choix du passé. Donc, cela veut dire que les autres budgets fonctionnels du Cabinet en souffraient pour une croissance naturelle sur ces articles.

Cela veut dire qu'à la limite, on n'aurait pas dû faire du -2,6 sur les autres AB du programme, mais on aurait dû faire du -10 pour supporter ces croissances naturelles.

Ce n'est pas nous qui avons bricolé. Nous avons proposé d'immuniser ces augmentations pour ne pas que les politiques fonctionnelles soient trop souffrantes de ces augmentations naturelles. Le Ministre du budget a demandé qu'on les sorte des dépenses primaires, qu'on les mette dans une catégorie « frigo » qu'on a appelé, peut-être malheureusement, le financement alternatif.

Ce n'est pas un bricolage. Ils vont vérifier au niveau du Cabinet du budget qu'il y a bien une croissance naturelle sur ces articles budgétaires. Et quand ils auront la démonstration qu'il y a bien une croissance naturelle, qui est indépendante des choix du Ministre aujourd'hui, à l'ajusté, ce sera réévalué.

Je ne sais que vous donner cette réponse-là.

Ce qui a été dit est effectivement correct. Ca fait partie de l'organisation générale du budget que de mettre ce type de dépenses-là dans une catégorie spécifique. Nous avons donc procédé comme il a été convenu de le faire pour l'ensemble du budget. Quoiqu'il en soit, quand les montants doivent être réévalués, ils le seront effectivement à l'ajustement donc, je ne vois pas en quoi cela pose une difficulté majeure en tant que tel. C'est simplement une catégorie spécifique qu'il a été décidé de créer à la demande du Ministre du budget. Nous avons effectivement suivi cette consigne.

M. Borsus (MR). – Je voudrais vraiment vous remercier pour votre sincérité. Aussi bien Monsieur le Ministre que son conseiller. Vous faites la démonstration de la façon dont le Gouvernement travaille. Vous n'êtes pas le seul, vous dites avoir suivi les instructions. Confronté à des difficultés de faire des choix, plus difficiles sur les allocations de base, sur les actions fonctionnelles, vous faites, au détriment de toute logique, puisque la convention est là, vous connaissez à l'euro près le montant que vous devrez payer. On fait semblant qu'on doit évaluer si le montant indexé est bien celui-là, si c'est bien justifié. Or, vous connaissez déjà la réponse, mais vous faites semblant de ne pas connaître la réponse. Comme ça vous vous dites qu'on gagne du temps, on met cela au frigo, on va bien voir, d'ici là, on essayera de trouver d'autres...

Mais c'est vraiment ce qu'il ne faut pas faire en orthodoxie budgétaire. Ce qu'il fallait faire, c'est faire des choix maintenant, peut-être difficiles et puis, si on trouvait des marges, donner de l'amplitude à telle ou telle action, à telle ou telle politique, etc.

Ici, ce n'est pas cela, on trouve, on bricole, on bidouille, on tripote. C'est malodorant ce qui est fait là du point de vue budgétaire. On tripote

honteusement, parce que c'est très clair, d'une limpidité totale : on fait comme si la convention n'était pas là, comme si on pouvait s'asseoir dessus et puis on en reparlera dans quelques temps et d'ici là on aura été jouer avec d'autres bazars. Mais est-ce cela travailler budgétairement ? Sincèrement ? C'est cela des choix structurants ? Vous dites vous « ce n'est pas moi, on m'a dit de le faire, donc, moi je l'ai fait, adressez-vous au Ministre du budget ».

Je vous invite, après avoir fait les recollations des additions, après nous avoir décrit les mouvements dans vos fonds, après deux ou trois autres éléments, de bien vouloir, lundi, avec le Ministre du budget nous dire, ben non, ce n'est pas moi c'est lui et puis voir comment on peut considérer budgétairement une convention qui engage la Région wallonne, ce n'est pas une vraie convention, ce n'est pas un vrai engagement budgétaire.

Je suis sidéré de ce que vous nous dites mais en même temps, je vous remercie pour votre sincérité.

M. le Président. – On va terminer maintenant pour la partie « mobilité ». Nous reprendrons nos travaux à deux heures.

- La séance est suspendue à 13 heures 15 minutes.

- La séance est reprise à 14 heures et 8 minutes.

M. Borsus (MR). – Une petite question, mais on l'a abordée lors de l'ajustement : est-ce que le Ministre a pu ou peut nous communiquer l'utilisation des fonds, etc ?

M. le Président. – Est-ce qu'il y a d'autres questions sur la politique environnementale ?

M. Senesael (PS). – Il y a d'abord une question plus technique. Monsieur le Ministre, lorsqu'on regarde les tableaux de coordination des politiques agricoles et environnementales, on a, au total des colonnes, 4.808 et lorsque nous calculons dans notre groupe, nous en arrivons à 4.752. Et puis à 4.653, nous en arrivons à 4.761. Tandis que pour les moyens d'action et moyens de paiement 2010, les chiffres nous semblent tout à fait exacts.

Je ne sais pas si il y a une explication à donner ou si c'est la même explication que ce matin qui dit que l'on a séparé les politiques de M. Lutgen et les vôtres.

Au niveau de la coordination, Monsieur le Ministre peut-il nous expliquer les évolutions de crédit pour les AB 12.06, donc qui prennent en considération les études, relations publiques, participations à des séminaires, colloques, frais de réunion, frais de fonctionnement et l'AB 41.06 qui concerne la dotation au FOREM dans le cadre des projets PTP environnement ? En effet, selon qu'on lise le document relatif à l'ajustement 2009 ou le budget initial 2010, les chiffres là sont dissemblables.

En ce qui concerne le programme 15.03, le domaine environnement-santé est un domaine particulièrement important et la DPR consacre un chapitre pour le développement d'une stratégie globale d'ailleurs, environnement-santé. Dans cette stratégie, Monsieur le Ministre, l'ISSeP doit jouer un rôle important, notamment en termes de mesures et de contrôle. Comment se fait-il que la dotation liée aux missions attribuées à l'ISSeP, donc en AB 41.06, n'augmente pas ?

De plus, en avril dernier, notre Parlement a adopté un décret sur la limitation des ondes des antennes GSM. J'ai essayé d'être particulièrement actif en ce domaine d'ailleurs, Monsieur le Ministre. Et dans ce cadre, le législateur avait exprimé sa volonté de voir l'ISSeP jouer un rôle de contrôle important. Or, dans ses missions, l'ISSeP défini dans votre programme justificatif 2010, on ne retrouve pas de traces de cette mission de contrôle.

On en avait d'ailleurs parlé lors d'une question parlementaire. Vous aviez répondu d'une manière positive, me semble-t-il Monsieur le Ministre. Donc je voudrais voir un peu ce que vous en penser. Pourquoi justement cette mission n'a pas été reprise dans votre programme justificatif.

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

M. Dupont (PS). – Moi je voudrais poser quelques questions au sujet de la politique des déchets. Monsieur le Ministre, pour ce qui concerne la dotation à la SPAQuE, on voit une diminution de 2 millions d'euros. Or nous sommes tous convaincu de ce que dit la DPR, à savoir qu'il faut accélérer la dépollution d'un certain nombre de sols. Vous l'avez vous-même dit ce matin, on est tous à la recherche de nouveaux espaces dépollués. Je voudrais savoir si cette diminution est compatible avec cette politique-là qui se trouve dans la DPR ? Et aussi avec ce que propose ou ce que souhaite, ou ce que précise le décret sol en matière de banque de données ?

Donc j'ai plus de questions à ce niveau-là. Un peu la même chose au niveau de l'agence de l'air-eau, la diminution n'est pas gigantisime mais enfin, il y a moins 36.000 euros. Et je voudrais savoir si cette diminution va permettre de prendre en compte toutes les missions de l'agence de l'air. Singulièrement, celle qui nous semblent importante

en matière de réaction lorsque l'on a à faire à des pics de dépollution. Est-ce que des plans d'actions sont prévus ?

Pour ce qui concerne l'Office wallon des Déchets, je vous avoue que je suis un peu perturbé par les chiffres. Je ne vais pas chicaner sur les détails, mais ça ce n'est pas un détail. A l'ajusté 2009, il y a 10 millions d'euros. Dans vos tableaux récapitulatifs, on est à 0. Et dans le programme justificatif, on est à 5 millions. Donc je pense qu'il y a là quelque chose qui ne va pas. Je suis persuadé que vous avez la réponse, mais si vous nous l'a donnez, c'est encore bien mieux.

Je voudrais voir si vous avez une idée de ce que peuvent être les recettes et dépenses en matière d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. Je ne trouve pas que ce soit particulièrement une bonne idée, mais elle ne vous appartient pas et elle est largement partagée par un nombre d'acteurs que de faire des échanges de quotas de pollution, si j'ose dire. Mais enfin, ça existe et donc, je voudrais voir un peu ce qu'il en est.

Donc là on est bien dans l'agence de l'air.

Pour ce qui est de l'Office wallon des déchets sur lequel je reviens, il y a évidemment quelque chose qui préoccupe les municipalistes, c'est le coût vérité en matière de déchets. Donc on a dû remettre nos chiffres à l'Office pour le 15 novembre et chacun est un peu inquiet de voir quels pourraient être les sanctions, si sanctions déjà il y a eu. On me dit que des communes auraient été sanctionnées pour leur politique 2005. Je pense qu'il faudrait éventuellement envisager un délai par rapport à tout cela. Parce que cela n'a plus beaucoup de sens alors que les impositions ont augmenté, les exigences ont augmentés, de revenir sanctionner un certain nombre de communes et, d'ailleurs, avec quelles sanctions ? Enfin, elles sont prévues dans l'arrêté, je sais.

Il y a là un problème où vous devriez vous pencher et il me semble que l'on devrait aussi se pencher sur la problématique du coût vérité. En tout cas, un certain nombre de ces aspects. L'arrêté dit, à juste titre, c'est la collecte et le traitement. Cela je pense que c'est tout à fait normal, mais il ne dit rien sur le transport. Or, je trouve qu'il est injuste qu'un certain nombre de communes fort éloignées et elles n'en peuvent rien, d'un certain nombre de centres de traitement soient pénalisées par rapport à d'autres, cela n'a rien à voir avec le coût-vérité puisque les efforts que font les habitants sont ainsi entravés par une disposition à laquelle ils ne peuvent rien changer si ce n'est changer d'intercommunale, mais ils se retrouveront sans doute au moins aussi loin.

Je souhaiterais, à l'occasion de ce débat, même si ce n'est pas tout à fait l'occasion que vous nous précisiez si vous avez un avis sur la question et si vous comptez préciser les choses. Je dois dire que je suis un peu inquiet en matière d'infrastructures de gestion des déchets puisque le crédit est, si je ne me trompe, porté à zéro.

Or, on a un certain nombre d'infrastructures pour lesquelles il y a eu des promesses fermes de subsides et pour lesquelles on me dit que l'Administration tarderait à envoyer les décomptes définitifs. Or il faudrait au moins que ce qui a été promis dans une promesse ferme puisse être garanti.

Je voudrais voir si c'est bien le cas et si le crédit tel qu'il est inscrit permet par exemple, d'avoir un espoir pour l'unité de biométhanisation de Namur. Je pense que la biométhanisation est une manière intéressante, nouvelle, sans doute trop peu exploitée dans notre région de traiter les déchets.

En matière d'épuration, je pense que là aussi il y a une diminution du crédit — et j'ai vu dans le tableau de bord de l'environnement wallon que — et je le recommande à tous mes Collègues qui ont beaucoup plus d'expériences que moi, donc, je ne me permettrai pas de le recommander mais je l'ai découvert avec plaisir, je le signale — nous en étions en 2008 à 70 % des objectifs européens par rapport à l'épuration collective. Cela, je le constate avec plaisir. Je voudrais voir si on a un peu avancé depuis 2007 ou si selon vous, ce sont des investissements lourds, ça n'avance pas — je peux le comprendre — de manière spectaculaire d'un coup. Mais, ce qui m'inquiète, c'est l'épuration individuelle. Je dois vous dire, quand on lit, dans le document que : « sur la période 98-2007, il y a eu 6.500 primes accordées, ce qui fait à peu près, bon an, mal an 600 primes et juste un peu plus et qu'il y a 130.000 habitations qui sont concernées avec des impositions qui risquent de devenir plus strictes dans les zones Natura 2000 et dans les zones de protection de captage », je me demande à quel rythme on peut avancer et, c'est une vraie question, ce n'est pas du tout un piège, mais je me dis qu'il faut sans doute réfléchir à l'épuration individuelle, à ce qu'elle impose en matière de construction et d'investissements particuliers aux particuliers, mais surtout à ce qu'elle nécessite comme entretien.

A ce rythme-là, je ne vous fais pas grief de la période 1998-2007, ce serait sot, mais je vous demande si vous avez entamé la réflexion ou si vous comptez l'entamer. Voilà Monsieur le Ministre, ce que je souhaitais vous demander sur cette politique.

M. le Président. – La parole est à Mme de Coster-Bauchau.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Je vous remercie Monsieur le Président, j'avais les mêmes préoccupations que Monsieur Dupont, concernant les déchets ménagers.

Je voulais mettre en évidence le paradoxe qui existe dans cette matière et qui inquiète les citoyens parce que, de façon globale, on peut dire que plus ils trient, plus ils paient des taxes. Les citoyens ont un peu de mal à se retrouver par rapport à cela et pour eux, malgré la croissance du recyclage, de la valorisation, de la réduction de la mise en CET, cela ne fait pas spécialement baisser leur note déchets.

Au niveau des communes, on a vu aussi, comme l'a signalé mon Collègue, qu'on a dû augmenter les taxes sur les déchets et sur le prix des sacs pour appliquer ce fameux coût-vérité mais aussi parce qu'on est dans l'obligation de répercuter la taxe régionale. Cette taxe devait rapporter ou devrait rapporter 31.650.000 euros, mais dans votre programme justificatif, Monsieur le Ministre, vous ne donnez pas de détails sur le rendement de cette taxe sur les déchets suivant qu'il s'agisse de déchets ménagers ou de déchets industriels.

Cela me ramène à la première question dont je vous parlais au début : le citoyen ne comprend pas parce que pour lui, ce qui le concerne, c'est le déchet ménager. Je pense qu'il serait intéressant d'avoir une justification.

Vous avez expliqué, on a bien vu dans les documents que l'on a reçus que la taxe passe de 3 à 6 euros la tonne, que pour la mise en CET, on passe de 20 euros à 60 euros par tonne et que la taxe sur l'incinération va passer de 1,4 million en 2009 à 4 millions en 2010.

Cette recette supplémentaire, d'après ce que vous aviez dit, devait financer la prévention et la sensibilisation. C'était un des points forts. Je vais y arriver. On voit que, par contre, cette sensibilisation et cette prévention, sont sérieusement amputées dans un autre détail que je vais vous livrer.

Pourquoi constate-t-on une baisse de subvention de plus d'un million aux communes puisqu'on a une augmentation importante ? On voit que les subventions aux communes pour les actions de sensibilisation et de prévention ont connu une baisse de 33 % en deux ans, qui passaient de 7,5 millions à moins de 5 millions, alors que tous déploient des moyens pour appliquer ce coût-vérité. Trouvez-vous cela logique ?

Les Pouvoirs locaux sont eux aussi mis à mal dans le budget de l'Office wallon des déchets. D'abord, le financement des APE pour les parcs à containers. Si on avait un budget de 4,5 millions qui était prévu jusqu'à maintenant, on voit que cette allocation budgétaire est rabotée d'un million d'euros. Cela continue de concerner 600 agents APE. Comment, Monsieur le Ministre expliquez-vous cette si nette diminution ? Qui va financer ces APE ? Y aura-t-il des coupes au niveau des agents ? On voit que le budget de l'Office wallon des déchets est assez mis à mal malgré l'augmentation très conséquente des recettes. Toujours via la taxe des déchets ménagers et non ménagers dont j'ai parlé tout à l'heure. Ce budget diminue de plus de deux millions pourquoi ? Non pas parce qu'il y a une diminution des recettes, mais parce qu'il y a un désinvestissement de la Région wallonne dont la dotation est divisée par deux, elle passe de 10 millions à 5 millions.

Votre prédécesseur avait longtemps répété que si on touchait à cette taxe, l'Office wallon des déchets était en déficit virtuel. Maintenant qu'elle est rémunératrice, aux dépens des Wallonnes et des Wallons, c'est la Région qui coupe les vivres. On s'étonnera quand même, Monsieur le Ministre, et surtout venant d'un Ministre Ecolo, que ce sont les actions de prévention et de sensibilisation qui sont imputées. Je reviens à ce que j'avais dit au départ : j'ai fait le petit compte, modernisation et extension des parcs à containers, moins 1 million, subventions aux communes, moins 1,040 million, subvention à l'ISSeP pour les actions de prévention, moins 224.000, subventions diverses, moins 1,215 million.

Au total, toutes ces diminutions de crédits affecte la prévention. Franchement, je suis étonnée de cette façon de procéder et de faire cela par un moyen détourné. Il faut aller étudier le budget de l'Office wallon des déchets pour se rendre compte de tout cela. Monsieur le Ministre, j'aimerais beaucoup, vous avez dit dans votre introduction, je l'ai noté, que vous accordiez une priorité toute particulière à la prévention, que vous soyez assez aimable que pour me dire comment vous allez alliez les deux.

M. le Président. – Sur la division organique, plus de question ? La parole est à M. Senesael.

M. Senesael (PS). – Vous êtes allé trop vite Monsieur le Président, j'allais dire que pour ce qui concernait les déchets, Monsieur Dupont allait en parler. Je ne lui cédais pas la parole immédiatement et donc, je reprends le fil de mon intervention, si vous le permettez.

J'ai encore quelques questions et réflexions, Monsieur le Ministre. Au niveau des intercommunales de gestion des déchets, il a eu des promesses du Gouvernement wallon en ce qui concerne un tas d'infrastructures de gestion de déchets, que ce soit au niveau d'infrastructures plus importantes. J'entends par exemple les incinérateurs

ou les unités de biométhanisation ou des infrastructures plus modestes que sont les stations de transferts ou les parcs à containers. Ces investissements ont été réalisés car ils ont obtenu le feu vert du Gouvernement wallon avec des promesses fermes de subsides. Or, certains de ces travaux sont réalisés depuis plusieurs années et l'Administration n'a toujours pas envoyé de décompte final.

Comment envisagez-vous de résorber le retard en la matière puisque l'on constate que dans le budget de l'OWD, un montant de 9,5 millions d'euros est destiné à rembourser les intercommunales, mais il semble que cette somme est largement insuffisante.

Au niveau du contrôle de l'eau, il y a le Comité de contrôle de l'eau composé d'experts pour l'agrément au niveau des stations d'épuration individuelle. Pourrait-on donner un mot d'explication sur le fonctionnement de ce Comité et quel est son rôle exact dans l'agrément ? Comment ce Comité est-il composé ?

En ce qui concerne le capital, l 'AB 12.02, j'ai un petit souci au niveau de chiffres. Vous parlez du montant de crédits proposé en engagements qui est de 320.000 euros et dans le tableau, on retrouve un montant de 1.678.000 euros. Je n'en n'ai pas trouvé l'explication. C'est l'AB 12.03 dans le programme 15.14 « police et contrôle ».

L'Office des déchets, on en a parlé, il nous reste l'ISSeP, j'en ai parlé tout à l'heure. Ce sera terminé pour l'instant Monsieur le Président.

M. le Président. – Plus de remarque du côté des Commissaires ?

Monsieur le Ministre, si vous le permettez, je vais prendre la parole sur 01.01, c'est l'un des thèmes qui n'apparaît pas aujourd'hui dans nos documents. Il était hier en Commission du budget. Cela concerne les recettes. On les avait évoquées rapidement en ce qui concerne le budget où effectivement, dans le montant des recettes, lorsqu'elles apparaissent dans les compétences du Ministre Antoine, le Ministre du Budget, celle-ci est en augmentation importante au niveau des recettes déchets. J'aurais aimé avoir une explication sur le *modus operandi* de cette augmentation, mais je pense qu'on l'a expliqué aussi dans l'intervention de Mme de Coster Bauchau.

La parole est à Monsieur le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Sur la question de M. Borsus de ce matin concernant les fonds, il y a quatre fonds : le fonds déchets ; le fonds Kyoto ; le fonds eau et le fonds environnement. Les montants, en réalité n'ont pas été modifiés à l'ajusté sauf le fonds de l'eau qui est créé. Sinon, les trois autres restent au même montant. Ils sont modifiés, en partie en 2010, le fonds déchets passe de 26.823.000 euros à 31.110.000 euros, le fonds Kyoto reste au même montant, le fonds de l'eau reste à 500.000 euros également et le fonds environnement passe de 14.800.000 euros à 26.600.000 euros. Ce sont les chiffres qui sont disponibles.

Concernant les problèmes que vous évoquez, nous n'avons pas connaissance de problème particulier, sauf pour ce qui concerne le fonds de l'eau et la taxe des eaux usées qui pose des difficultés à un certain nombre d'intercommunales. Il y a eu effectivement un certain nombre de dossiers sur lesquels il a fallu opérer des remboursements et un certain nombre de dossiers qui sont encore en cours.

De toute évidence, le fonds de l'eau sert d'une certaine façon de boîte aux lettres pour ces dossiers puisque c'est la SPGE au final qui se retrouve à devoir intervenir. Et, c'est évidemment une situation qui ne peut pas durer ainsi, et il est nécessaire pour cela de clarifier juridiquement la situation. L'administration est en train de faire un travail d'analyse précis et nous ferons alors les modifications afin de sortir de la difficulté dans laquelle on se trouve.

Pour les autres fonds, je n'ai pas connaissance de problèmes particuliers de contentieux.

Concernant les questions de M. Senesael sur la question du total, il y a effectivement une erreur matérielle que vous avez évoquée concernant le total dans le tableau mais on est sur une différence mineure.

Je n'ai pas noté le montant que l'on nous a donné tout à l'heure.

Une différence de 320.000 euros en engagement. C'est bien cela ?

C'est une des réponses que nous avons donnée à la Cour des comptes.

M. Borsus (MR). – Que vous considérez comme mineure ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je pensais que c'était moins, je m'excuse, ce n'est pas une erreur mineure. Mais c'est uniquement le total qui n'est pas juste. Le tableau est correct. Je vais

redire ce que je disais, ce n'est pas une erreur mineure, je m'en excuse.

M. Borsus (MR). – C'était une grosse erreur. Tout le monde peut se tromper. Je propose d'acter que ce n'est pas une erreur mineure et que le Ministre concède que c'est une grosse erreur dans la configuration des chiffres.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – C'est une grosse erreur en montant mais c'est une petite erreur matérielle, dans la mesure où cela ne change rien dans le budget. C'est uniquement le total dans le tableau explicatif qui est erroné mais le tableau général qui est repris au budget de M. Antoine est tout à fait correct.

M. Borsus (MR). – Ce qui nous fait craindre que la remarque de ce matin de M. Stoffels soit fondée puisque voilà un autre cas où l'erreur est avérée.

Ça va, on ne va pas y revenir.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Le tableau est tout à fait correct. C'est uniquement le total apparaissant en bas de tableau qui est erroné mais les rubriques ne sont pas fausses et le montant reporté dans le tableau général du Ministre du Budget ne pose pas de problème non plus. Donc c'est une erreur matérielle à cet endroit là.

C'est sur un gros montant, je vous le concède. J'avais pensé que c'était un montant beaucoup plus faible.

M. Borsus (MR). – Vous vous rendez compte de la situation devant laquelle nous nous trouvons ? À ne pas savoir si, à un moment ou l'autre, le chiffre, du budget, de la compilation, du PJ est le bon, etc. Et, je vais dire, cela ne fait que fragiliser le sentiment qui était le nôtre depuis ce matin, en disant : mais ou est-ce que c'est vrai ou est-ce que c'est pas vrai ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je comprends parfaitement, c'est pour ça que je reconnais sans problème l'erreur qui s'est posée.

Nous en avons relevées un certain nombre de notre côté aussi que nous avons corrigées chaque fois que possible, dont nous avons aussi hérité.

En amont des documents, je vous rassure beaucoup Monsieur Borsus.

Concernant l'environnement-santé que M. Senesael avait également évoqué, bien sûr que l'ISSeP a un rôle extrêmement important. On passe d'un budget de 17.345 euros à 17.236 euros. On n'est pas dans des modifications extrêmement importantes et les mesures que vous évoquez en matière de mesures et contrôles, y compris les ondes GSM, sont prévues dans les différentes AB. Donc, il n'y a pas de difficulté par rapport à cela. Peut-être que ce n'est pas précisé explicitement en tant que tel mais ça fait partie effectivement des missions prévues et de la dotation générale prévue à l'ISSeP.

J'en viens aux questions posées par M. Dupont et les nombreuses questions concernant les déchets.

Sur l'Office wallon des déchets qui a été évoqué par plusieurs personnes, ce qu'il faut bien intégrer, c'est qu'il y a une activation des réserves. C'est bien pour cela qu'à ce niveau, nous n'intervenons pas directement à l'intérieur du budget de l'OWD. Il y a eu un constat selon lequel le budget de l'OWD était la plupart du temps, d'une année sur l'autre, consommé d'une manière extrêmement partielle, de l'ordre de 40 %. Cela a conduit à un certain nombre de constitution de réserves. C'est sur cette base-là, dans un principe de bonne gestion, que nous avons effectivement diminué la subvention, sachant que cela n'ampute absolument pas les politiques. Les réserves existantes vont simplement être mobilisées pour poursuivre les politiques mais certainement pas les diminuer. On va continuer à les orienter dans le sens du tri mais on ne diminue pas les montants.

Concernant les crédits d'infrastructure, nous ne sommes pas dans une situation où il y a des engagements particuliers pour 2009 ou pour 2010. Il est vrai qu'il y a des projets tout à fait importants notamment en termes de biométhanisation. Je souhaite évidemment soutenir le plus possible la biométhanisation, il y a déjà eu certains démarrages, notamment à l'unité de Tenneville. Il existe une volonté de généraliser la collecte organique au fil de cette législature mais il n'y a pas encore d'investissements qui soient planifiés, en tout cas pour 2010. Ce sont des choses dont nous devrons rediscuter prochainement.

Concernant la question de l'épuration, vous avez raison de pointer la question de l'épuration individuelle. Je pense que dans certains cas, celle-ci pose des difficultés soit budgétaire, soit d'efficacité du système, parce que chacun doit faire les investissements, les entretenir, etc. L'idée serait de travailler aussi sur de l'épuration groupée, notamment lorsque l'on a des villages, des hameaux, où que l'on a un ensemble de maisons. L'idée serait de ne pas avoir uniquement comme possibilité l'épuration individuelle mais l'épuration groupée. Là, il faut qu'on travaille un peu sur les mécanismes et qu'on voit comment cela peut se concrétiser. Cela

pourrait être une manière de répondre aux difficultés que vous pointez.

Sur les budgets d'épuration individuelle, on était en 2009 initial à 2,8 millions d'euros, en 2009 ajusté à 2,475 millions d'euros et en 2010, à 2 millions d'euros. Mais en consommation 2009, on est uniquement à 1.012.000 d'euros. C'est sur base du consommé qu'on a réduit. Quand on regarde la différence entre l'initial et l'ajusté, cela ne veut pas forcément dire qu'il y a réduction de l'objectif et de la réalité mais simplement tenant compte de la consommation effective.

Concernant la question de l'Agence de l'Air, je pense que nous avons une réduction raisonnable similaire à ce qui se passe dans les différentes OIP. On est dans un contexte où les réductions ont été nécessaires. Il y a, par ailleurs, de nouvelles recettes qui sont prévues et qui permettent de réaliser l'ensemble du programme.

Concernant les quotas d'émission de gaz à effet de serre, je comprends ce que vous pointez mais on est dans un système existant qui se passe au niveau Fédéral, au niveau des Régions et qui se poursuit. Je pense que ça dépend où on achète, où on vends, etc. C'est un mécanisme qui peut être dangereux et qui peut aussi, à un certain moment, bien fonctionner.

Concernant la question de Mme de Coster sur le coût pour le citoyen en matière de déchets. Je dirais deux choses : la première chose c'est que, certes les coûts ont augmenté avec le temps, au fur et à mesure du coût vérité. C'est le principe même. C'est-à-dire qu'on était très bas par rapport au coût vérité. On s'en rapproche d'ailleurs pas mal. Il est clair que d'année en année, les choses s'améliorent vraiment. Cela correspond à une meilleure prise en compte du coût réel et de ce point de vue là, il y avait vraiment une sous-estimation du coût du traitement des déchets ; la deuxième chose qu'il faut quand même dire c'est qu'il est vraiment souhaitable, d'abord au niveau des intercommunales mais nous pouvons aussi y travailler, d'améliorer les systèmes de paiement individuels qui n'encouragent pas toujours au maximum ceux qui produisent le moins de déchets. Cela dépend des systèmes de tarification. Mais dans certains systèmes, vous pouvez constater très peu de déchets et quand même payer presque le prix moyen, pour caricaturer un peu. Et là, on pourrait changer cela. C'est une question d'affecter les tarifs de coût des déchets individuellement en fonction du poids notamment quand ce sont des conteneurs à puces, par exemple. Tout dépend de la tarification mise en oeuvre. Cela ne change rien sur le coût moyen, sur le coût global mais ça permettrait d'encourager vraiment ceux qui trient le plus et qui diminuent leur quantité de déchets. Ce qui n'est pas le cas partout effectivement. Cela relève d'abord du choix des intercommunales et aussi des communes. Ceci dit, la Région peut encourager à aller dans cette voie là.

Par rapport à la sensibilisation et à la prévention, cela fait partie du budget de l'OWD. D'ailleurs, je pense qu'il y avait une autre question à ce sujet, de la part de M. Dupont à propos du décret sol et de la banque de données. On a, j'ai cité tout à l'heure plusieurs AB qui étaient concernées par l'application du décret sol, une certaine urgence sur l'application de ce décret, notamment sur la base de données. On a beaucoup d'acteurs économiques qui sont fort préoccupés par la non application immédiate de ce décret. On essaie donc de résoudre cela le plus rapidement possible.

Sur la question de la banque de données, c'est effectivement sur base du budget de l'OWD que l'on peut le faire donc c'est tout à fait prévu.

Concernant les APE, parcs à conteneurs, le budget a été adapté en fonction des engagements de cette année. Donc il n'y a pas de licenciements envisagés. Le budget permet de poursuivre les APE existants puisqu'il y avait effectivement beaucoup de non consommé dans ce budget.

Sur le comité de contrôle de l'eau, là, je ne pourrais pas vous donner la composition exacte. C'est un comité qui est présidé par M. Vandermeiren. On me dit qu'il y a six représentants du CSRW, deux du Conseil central de la Consommation, deux du Gouvernement et quatre de l'Union des villes. Sont par ailleurs invités, deux représentants de la SPGE, deux des producteurs d'eau et deux épurateurs. La composition doit être renouvelée prochainement. A propos des missions : ils veillent à l'évolution du prix de l'eau et à la prise en compte du coût-vérité suite au décret qui a créé la SPGE en 1999.

Et donc effectivement, le mandat arrive prochainement à échéance. De mémoire, je pense que c'est à la fin 2009 et il devra donc être renouvelé.

Je pense avoir répondu à l'ensemble des questions Monsieur le Président.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Je voudrais mettre en évidence l'allocation budgétaire 43.03. Voilà particulièrement quelque chose qui montre que les tableaux ont été réalisés avec vraiment trop de vitesse. Je vous demande de regarder en 2009, dans ce budget, il y avait 1,3 millions d'euros + 300 millions d'euros.

M. le Président. – Vous voulez bien répéter Mme de Coster

Mme de Coster-Bauchau (MR). – C'est le 43.03

M. le Président. – Quel programme ? Programme 15 ?

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Programme 15.03. Toujours dans le même programme. Il s'agit des subventions pour les conseillers en environnement.

C'est évidemment des subventions auxquelles, normalement, vous devriez être sensibles et auxquelles en tout cas, les municipalistes le sont.

En 2009, il y avait une allocation de 1,3 millions d'euros qui a donné lieu à un arrêté de réallocation pour 300.000 euros. Si vous regardez en 2010, on a 1 million d'euros et si vous regardez dans le descriptif au 43.03, et bien on met « montant du crédit proposé 0 millier d'euro ».

Franchement cela me pose un problème quand, dans votre tableau budgétaire, 2009, 2010, que ce soit en moyens d'action ou en moyens de paiement, il est marqué 1 million d'euros alors qu'en 2009, ce n'était pas 1 million d'euros mais 1,6 millions d'euros et que dans le descriptif, on met 0 euro. Cela pose quand même question par rapport aux totaux qui vont être engagés.

J'ai signalé qu'il y avait plusieurs totaux qui n'étaient pas corrects, je ne m'étais pas donné la peine de tous les noter mais ici, cela m'a vraiment frappée parce que zéro euro, cela signifie que l'on supprime toutes les primes pour l'engagement des conseillers en environnement en faveur des communes ou bien, pour ceux qui ont été engagés en 2009, il n'y aura plus de subside en 2010. Une fois de plus, je mets cela en parallèle avec le photovoltaïque, avec le PCDR, où on a mis en place des mesures en faveur de l'environnement et du jour au lendemain, sans crier gare, on change la donne. J'aimerais, Monsieur le Ministre, avoir des explications par rapport aux chiffres qui nous sont soumis et les commentaires y afférant, ainsi qu'une réponse plus politique quant aux décisions que vous avez prises par rapport à ces conseillers en environnement. Je vous remercie.

M. le Président. – Avant de passer la parole à Monsieur le Ministre, y a-t-il plus de remarques ?

La parole est à M. Sénésael.

M. Senesael (PS). – Monsieur le Ministre, merci pour votre explication concernant le Comité de l'eau, je crois que je n'ai pas été clair parce que ce n'était pas du Comité de contrôle que je voulais parler. Ma question faisait suite au questionnement de M. Dupont concernant le Comité d'experts pour l'agrément des stations d'épuration individuelles parce qu'on me dit qu'un certain type de stations d'épuration serait privilégié par rapport à d'autres et on oublierait par exemple le lagunage. Peut-être qu'en fonction de la composition de ce Comité, il y a des explications qui pourraient être trouvées.

Ma deuxième remarque porte également sur le financement des conseillers en environnement. Pouvez-vous me garantir que l'année prochaine, dans les communes qui avaient déjà un conseiller en environnement, celui-là pourra toujours travailler dans les communes.

Mme de Coster-Bauchau (MR) — Cela m'étonnerait !

M. le Président. – C'est le Ministre qui fait les réponses, Madame De Coster.

M. Senesael (PS). – Au-delà de cela, Monsieur le Ministre, on a peu parlé des agents constatateurs d'infractions environnementales qui avaient aussi reçu pour un programme de deux ans 2009-2010, une possibilité d'engagement. On a reçu un courrier émanant du SPW, notifiant les subsides pour 2009. Qu'en sera-t-il pour 2010 ? Merci Monsieur le Ministre pour vos réponses.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Merci Monsieur le Président. Sur la question de Mme De Coster, c'est le tableau qui est correct et effectivement, le montant du programme justificatif ne l'est pas. J'en suis désolé.

L'explication est la suivante : en réalité, il a été envisagé, au cours de l'élaboration du budget de transférer ce montant là sur le budget OIP, alors qu'il n'a jamais été envisagé de le supprimer. Ce transfert n'a finalement pas été fait et le montant a été réintégré dans le tableau mais le programme justificatif n'a pas été adapté. Cela s'est passé vraiment à la toute finalisation du budget

Par rapport à la question que vous posez sur le budget, il est bien prévu. Il n'y a pas de doute par rapport à cela.

Deuxièmement, par rapport aux agréments des stations individuelles, Monsieur Sénésael, il faudra peut-être que l'on se penche plus en détails sur la composition mais je peux vous dire que le lagunage est bien sûr une des techniques que nous souhaitons favoriser pour autant qu'elle soit de qualité et qu'elle réponde aux critères nécessaires, que ce soit du lagunage individuel ou du lagunage collectif. On

peut tout à fait discuter de la composition. Cela fera partie des choses que nous prendrons en compte.

Concernant la question des agents constatateurs, je pense que cela est lié à la question de la DPC et que ce problème est en cours de discussion. Effectivement, il y a plusieurs questions qui nous sont posées, j'ai d'ailleurs répondu à une question parlementaire, mardi, sur ce problème.

Sur les conseillers environnementaux, c'est le point sur lequel j'ai répondu à Mme De Coster avec le montant d'un million d'euros tel qu'il était prévu.

M. le Président. – A-t-on une réplique ? Non ?

M. Borsus (MR). – Une question simplement : peut-on maintenant considéré qu'il n'y a plus d'erreur dans le budget ?

M. le Président. – On posera la question en fin d'examen.

Nous passons à la Division organique 16 — Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine, Énergie dans la matière Aménagement du territoire.

La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je voudrais simplement que vous puissiez valider les chiffres concernant le titre II la DO16, le programme 03 qui nous annonce en moyens d'action, 70.786 euros en 2010 et 62.000 euros en moyens de paiement. Je voudrais vous demander si ce tableau est bien validé, bien correct et si vous plaît ? Cela concerne l'achat de biens meubles durables spécifiques au programme.

Deuxièmement, vous avez évoqué la cellule « espace ». Sincèrement, Monsieur le Ministre, ils ont été brillants, je parle de mes Collègues parlementaires Ecolo, lorsqu'ils intervenaient depuis la création de la cellule espace. Voilà, cette cellule a été décrite, vous le savez, vraiment en termes de gestion, en termes de fonction publique etc. Une totale ineptie. Vous vous souvenez de la réaction courroucée de la Directrice générale honoraire de ce qu'on appelait encore à l'époque la DGATLP, vous aviez annoncé le fait que vous alliez prendre ce dossier à bras le corps, dans votre exposé de ce matin. Est-ce qu'en 2010, la cellule espace va réintégrer l'Administration ? Quel est votre *timing* ? Comment allez-vous fondre ses missions ? Le Ministre précédent indiquait que c'était la seule façon de répondre de façon accélérée et adaptée à des dossiers importants, tels que l'étude du contournement de Couvin. Quelle est votre approche par rapport à cela ? Et quelle est votre réponse par rapport à cette volonté partagée de tout un chacun de faire avancer un certain nombre de dossiers importants, notamment en termes de délivrance de permis d'urbanisme ? Vous allez dans quelques heures, je pense, délivrer ou refuser par exemple le permis concernant le contournement de Beauraing et donc, comment allez-vous fonctionner ? Est-ce que d'ici à la fin du mois, du trimestre, du semestre peut-être au plus tard, la cellule aura réintégré l'Administration ? Car j'ai en tête la RPG, la Fonction publique, les cadres, les appels à candidatures, etc. Comment allez-vous fonctionner en termes, *stricto sensu*, de fonction publique pour intégrer donc la cellule « espace » dans le cadre de l'Administration régionale ?

M. le Président. – Nous sommes toujours dans la Division organique 16. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ?

La parole est à M. Senesael.

M. Senesael (PS). – Dans cette Division organique, il y a certainement un élément fort et important, c'est l'actualisation et l'aide à la mise en oeuvre des outils de planification régionale que sont le SDER et le plan de secteur. C'est d'ailleurs prévu, Monsieur le Ministre, dans la DPR.

Comment, concrètement, les fonds pour actualiser le SDER et réviser les plans de secteur vont-ils être affectés ? Existe-t-il déjà une programmation à court terme de cette évaluation puisque c'est quand même l'enjeu essentiel des prochains mois ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Sur la question sur la cellule « espace » comme vous dites, Monsieur Borsus, il est effectivement tout à fait prévu, je l'ai évoqué tout à l'heure, qu'elle puisse réintégrer l'Administration. Evidemment, ce n'est pas possible dans l'immédiat, c'est pour cela que cela n'a pas été intégré comme tel au budget.

C'est effectivement un problème que nous allons traiter en 2010. Je ne peux pas vous donner une date précise pour une solution définitive. Je pense qu'on peut prendre le temps de faire cela calmement et puis il faut effectivement examiner les différentes questions aussi bien budgétaires que statutaires. C'est effectivement tout à fait ce qui est prévu et ce problème sera abordé dans les prochains mois.

M. Borsus (MR). – Est-ce pour cela que les moyens sont doubles ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Les moyens tiennent compte de la situation actuelle et sans intégration dans l'Administration dans un premier temps.

M. Borsus (MR). – Les moyens sont doublés, vous allez engager des personnes à la Cellule ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Les gens ont déjà été engagés.

M. Borsus (MR). – Comment leur coût double-t-il en un an ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Parce qu'ils n'ont pas été engagés au premier janvier, ils ont été engagé en cours d'année 2009 et donc les budgets s'impactent en année complète en 2010.

M. Borsus (MR). – Donc, ils ont été engagés, en moyenne à la mi-2009.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Oui, en tout cas, ce n'est pas tout récent. C'est effectivement sous le précédent Gouvernement que ces engagements ont été faits.

M. Borsus (MR). – Cela me paraît étonnant, Monsieur le Ministre, parce que je n'imagine pas que le Ministre ait engagé juste avant les élections, on est bien d'accord ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je ne dis pas ...

M. Borsus (MR). – Non, je ne le dis pas non plus.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je ne sais pas comment l'Administration a procédé. En tout cas cela s'est fait au cours de l'année.

M. Borsus (MR). – Donc, ces personnes ont dû être engagées dans le cas du premier trimestre, peut-être premier semestre, grand maximum. Comment se fait-il que le coût double en 2010 par rapport à leur coût en 2009 ?

Vous, vous n'en avez engagé aucun.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Il semble que factuellement, les engagements aient lieu effectivement vers le milieu de l'année mais moi je suis arrivé mi-juillet.

M. Borsus (MR). – Autour d'une échéance particulière ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je ne sais pas s'ils ont été tous engagés le même jour. Je ne peux pas vous le dire mais c'est clair que c'est de l'ordre du milieu de l'année.

Voilà ce que je peux vous dire. Si vous voulez, on peut faire l'examen précis des dates d'engagement pour répondre à cette question.

Concernant la question de M. Sénésael sur le travail sur le SDER et sur ...

M. Borsus (MR). – Vous n'avez pas répondu sur le tableau, le tableau est-il correct ? La validation du tableau des chiffres.

M. le Président. – Cela n'a pas été démenti.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Les totaux sont effectivement exacts mais pas la ligne dessous. Visiblement, il y a eu un petit problème dans les calculs de totaux à différents endroits.

M. Borsus (MR). – Cela correspond à quoi parce que c'est une autre erreur qui avait échappé à la relecture ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – C'est une autre erreur, effectivement, que je n'ai pas pointée tout à l'heure, lorsque vous m'avez demandé s'il restait encore d'autres erreurs. Mais les totaux qui sont en fin de tableau sont corrects.

M. Borsus (MR). – Ce ne sont juste pas les bons chiffres de nouveau. Quels sont les chiffres qui sont corrects ? Doit-on va les prendre un à un ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Totaux : 22.657 ; 21.696 ; 28.272 ; 23.762. Par contre la ligne du dessous n'est pas correcte.

M. Borsus (MR). – D'où vient ces 70.786 alors ? Juste en dessous.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Ce sont des itérations budgétaires qui ont été faites et qui ont abouti au total

M. Borsus (MR). – Des quoi ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Des calculs budgétaires successifs qui ont été faits et qui sont restés effectivement par erreur dans le tableau.

M. Borsus (MR). – Excusez-moi, j'ai un vrai problème. Ce n'est pas lié à la minorité parlementaire mais depuis ce matin, successivement, au hasard des lectures, M. Stoffels, M. Sénésael, Mme De Coster et moi-même, à chaque fois, avons relevé une erreur, un mauvais total, une faute. C'est l'ancien commentaire de ceci, de cela... Mais qui a fait la dernière relecture de votre budget ? Qui a validé ceci ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je vais vous dire franchement, Monsieur Borsus, la difficulté dans laquelle nous nous sommes trouvés.

M. Borsus (MR). – Mais qui a relu avant d'envoyer ceci au Parlement ? Vous l'avez validé, Monsieur le Ministre ?

M. le Président. – Laissez répondre Monsieur le Ministre.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je vais vous répondre

M. Borsus (MR). – Quelle est la certitude que je peux aujourd'hui avoir quant à l'exactitude des chiffres, après autant d'erreurs, ce n'est peut-être pas fini, Monsieur le Ministre, sauf si vous me confirmez que maintenant tout est bon. Qu'est-ce qui peut aujourd'hui être notre conviction que ce que nous lisons est correct ?

En êtes-vous sûr vous-même, Monsieur le Ministre. Pouvez-vous être raisonnablement certain que les chiffres sont désormais corrects ?

M. le Président. – On va laisser répondre le Ministre.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je peux vous dire que c'est sur le point que vous venez de soulever, effectivement, les chiffres sont corrects parce que nous les avons vérifiés depuis.

Pourquoi est-ce que les choses ont été aussi compliquées ? Permettez-moi de donner une explication.

M. le Président. – Laissez la réponse à Monsieur le Ministre.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Vous pourrez bien sûr répliquer, si vous le souhaitez. La difficulté dans laquelle nous nous sommes trouvés, c'est que nous avons dû travailler dans des délais extrêmement serrés sur un budget qui a été vraiment compliqué, dans un contexte extrêmement difficile.

Par conséquent, les administrations qui préparent les tableaux sur lesquels nous pouvons travailler, par rapport aux états des encours, par rapport aux différents tableaux sur lesquels nous appliquons bien sûr les différents choix politiques qui sont faits, ont travaillé elles-mêmes dans des conditions d'urgence et nous ont fait parvenir les textes que nous avons dû valider avant l'envoi définitif au Parlement dans des délais extrêmement serrés.

Dans cette étape-là, il y a effectivement eu certaines erreurs. Mais ici, comme dans les erreurs que j'ai évoquées tout à l'heure, il n'y a pas d'erreurs dans le tableau, dans l'imputation des différents postes. Nous ne sommes pas dans une erreur de report dans le tableau général du budget, c'est uniquement dans la présentation du tableau, la dernière ligne, qui est en excédent et ne donne pas une information correcte, mais la répartition des différents postes est correcte et prévue au budget comme tel. Donc, ce sont des erreurs que nous avons pu vérifier. C'est pour cela que je peux vous dire que le total est correct parce que après, nous avons eu un peu plus de temps pour vérifier ces différentes choses là. Mais l'Administration a travaillé dans des délais extrêmement serrés et nous a fait parvenir des documents qui effectivement comportaient un certain nombre d'erreurs administratives que nous avons corrigées dans la mesure du possible, mais certaines nous ont échappé, cela je le reconnais bien volontiers.

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

M. Borsus (MR). – Je voudrais juste répliquer en un mot. Donc, il est écrit totaux hors CV, c'est juste ? Donc, cela fait référence au Fonds. Exact ? Cela veut dire quoi : hors CV ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – J'imagine que c'était dans les crédits variables, mais je ne suis pas sûr que les montants soient justes. Cette ligne n'est pas à prendre en considération.

M. Borsus (MR). – Il y a un report. Moi, j'ai une véritable difficulté, vous m'excuserez, pour les erreurs plus transversales. Je prends tout ceci au conditionnel après autant d'erreurs de ceci et cela.

Par contre, ce qui n'est pas au conditionnel, c'est ma réponse par rapport à l'argument que vous venez d'évoquer. Un, vous êtes Ministre depuis un certain nombre de mois. Que le budget sera voté avant la fin de l'année est connu. Il est connu de l'Administration depuis des temps immémoriaux. Que la mécanique des arbitrages doit avoir lieu, c'est connu. Qu'il faille relire, valider la mécanique du budget et le délai d'envoi... rien, rien M. le Ministre n'est surprenant, rien n'est déroutant et somme toute, la procédure à laquelle vous êtes confronté est tout sauf exceptionnelle. Donc, je n'accepte pas l'argument.

Je vous demande, s'il vous plait, pour votre deuxième session, lundi, d'avoir, s'il y a encore des coquilles, transmis au Parlement l'ensemble des corrections qu'une relecture attentive de votre budget, de votre ajustement et des PJ pourraient vous révéler. Je n'imagine pas qu'en commission lundi, qu'en commission du budget lundi, après cette relecture, vous soyez confronté à des commissaires qui viennent à nouveau vous dire : « M. le Ministre, là, ce n'est pas juste ».

M. le Président. – Le Ministre a entendu. Je lui cède la parole afin qu'il termine de répondre.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Sur le SDER, c'est ce que j'ai évoqué tout à l'heure. Dans le cade des budgets existants, le travail peut tout à fait être entamé. Donc, c'est ce qui va effectivement se faire. Nous ne devons pas identifier des budgets démesurés supplémentaires pour pouvoir entamer cette démarche de réflexion là et donc le travail va effectivement s'opérer tel que prévu dans la DPR.

M. le Président. – La parole est à Mme de Coster-Bauchau.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Monsieur le Ministre, vous avez prévu une nouvelle allocation budgétaire de 3,4 millions d'euros pour financer des études universitaires. Je lis dans le descriptif que ces services universitaires et ces montants devraient permettre à ces différents services d'analyser et d'étudier les différents outils et règlementations diverses : aménagement du territoire, environnement. Concernant le développement territorial, et donc j'imagine le SDER également, mais je vois en même temps que l'on a augmenté très sérieusement d'autres budgets concernant des études, des optimalisations etc. Donc, je voudrais savoir s'il n'y a pas redondance et j'ai déjà cité à plusieurs reprises que dans l'ensemble de votre budget, un montant conséquent était mis sous le vocable : études, frais de colloques, frais de réunions etc. Je voudrais avoir quelques explications par rapport à cela.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Sur ce point, ce n'est pas un poste supplémentaire, c'est simplement un poste qui se trouvait précédemment au programme 16.04 dont j'ai expliqué tout à l'heure qu'il avait été regroupé autrement et donc c'est simplement la CPDT pour laquelle effectivement j'ai donné des nouvelles missions que j'ai cité tout à l'heure également et donc on a même une légère diminution de 132.000 euros sur ce poste là, mais en gros c'est la continuité d'une structure.

En termes de missions d'étude, elles ont été revues et j'ai cité tout à l'heure les différentes missions sur lesquelles j'avais demandé que la CPDT puisse se pencher pour l'année 2010. C'est vraiment une structure qui me tient fortement à coeur, mais pour laquelle la Région — donc c'est un réseau de chercheurs qui existait — pour lequel le Gouvernement peut donner des missions déterminées, réorientées, chaque année et c'est ce que nous avons fait sur base de la nouvelle DPR.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – C'est parce qu'il était marqué nouveau.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Oui, c'est parce que techniquement, c'est une nouvelle AB, mais c'est parce qu'elle vient de l'ancien programme 16.04.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Merci Monsieur le Ministre.

M. le Président. – Je clôture la discussion sur la DO 16. Il reste la DO concernant les provisions interdépartementales pour les programmation 2007-2013 des cofinancements européens. Personne ne demandant la parole, nous nous retrouvons au bout de notre travail de commission sur ces DO.

Vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer au vote des articles du projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2010 (Doc. 4-Ibcd (2009-2010) — N° 1 et annexe 7 et 9 *partim*).

Nous sommes chargés de faire une recommandation de la commission fonctionnelle aménagement du territoire, environnement, mobilité, à la commission générale du budget.

L'ajustement budgétaire est adopté par 8 voix contre 3.

Confiance au Rapporteur

M. le Président. – À l'unanimité des membres présents, la confiance est accordée au Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

Pour rappel, la Commission du Budget aura lieu lundi à 10 heures et si j'ai bien compris, M. le Ministre nous y rejoindra. C'est effectivement une demande de M. Borsus que je transmettrai par l'intermédiaire des services et la Présidente de la Commission du Budget s'organisera concernant ses travaux.

M. Borsus (MR). – Dernière question M. le Président. Pour tous les documents que M. le Ministre s'est engagé à nous transmettre, quand pourrons-nous les recevoir ? Pour moi, lundi c'est bon.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Pour certains des documents je n'ai pas compris que la demande portait pour lundi.

M. Borsus (MR). – Vous préférez la séance plénière, moi je préfère, mais...

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Non, mais sur la question des études détaillées etc., si c'est à cela que vous faites référence, on peut voir effectivement ce qui est disponible et essayer de les envoyer pour lundi.

M. Borsus (MR). – Sans problème.

M. le Président. – Ceci met fin à nos travaux. La séance est levée.

- La séance est levée à 15 heures 08 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Willy Borsus, MR

Mme Veronica Cremasco, Ecolo

Mme de Coster-Bauchau, MR

Mme Delamende, Contrôleuse en chef à la Cour des comptes

M. Xavier Desgain, Ecolo

M. Carlo Di Antonio, cdH

M. Michel de Lamotte, Président

M. Dupont, PS

M. Yvon Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité

M. Daniel Senesael, PS

M. Edmund Stoffels, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

AB	Article budgétaire
APE	Aide à la promotion de l'emploi
AWAC	Agence wallonne de l'Air et du Climat
CCATM	Commission consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité
CET	Centre d'enfouissement technique
CPDT	Commission permanente du Développement territorial
CRIE	Centre régional d'initiation à l'Environnement
CSRW	Conseil économique et social de la Région wallonne
CWATUP	Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
CWATUPe	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine
DO	Division organique
DPR	Déclaration de Politique régionale
ISSeP	Institut scientifique de Service public
OIP	Organisme d'Intérêt public
OWD	Office wallon des Déchets
PDR	Plan de Développement rural
PTP	Programme de transition professionnelle
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
SAR	Sites à réhabiliter
SDER	Schéma de Développement de l'Espace régional
SOGEPA	Société wallonne de Gestion de Participations
SOWAER	Société wallonne des Aéroports
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement
SPGE	Société publique de Gestion de l'eau
SRP	Service Régional de Prévention
SRPE	Site de Réhabilitation paysagère et environnementale
SRWT	Société régionale wallonne des Transports